

Nr 238.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående vissa stödåtgärder för den svenska sjöfartsnäringen; given Stockholms slott den 9 april 1936.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Fritjof Ekman.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 9 april 1936.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden
UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG,
EKMAN, SKÖLD.

Chefen för handelsdepartementet, statsrådet Ekman, anför efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet:

Jag anhåller nu att få underställa Kungl. Maj:t fråga om avlåtande till riksdagen av proposition angående vissa stödåtgärder för den svenska sjöfartsnäringen.

Vid 1933 års riksdag väcktes två likalydande motioner, I: 162 och II: 173, vilka avsågo stöd åt sjöfarten genom anvisande av medel för nedskrotning å svenska varv av äldre tonnage.

Efter remiss avgav kommerskollegium yttrande till riksdagens statsutskott över dessa motioner. I yttrandet förklarade sig kollegium icke utan vidare kunna tillstyrka särskilda åtgärder i anslutning till motionärernas förslag. Härutinnan anförde kollegium bland annat, att det för kollegium stode klart, att en så omfattande och ingripande samt i förhållande till Sveriges dittills förda sjöfartspolitik ny form av stödåtgärder som den föreslagna icke lämp-

ligen borde anlitas utan en djupgående undersökning ur räntabilitets- och andra synpunkter av sjöfartsnäringsens förhållanden. Emellertid ansåge kollegium förhållandena på sjöfartsområdet vara av den allvarliga karaktär, att en dylik undersökning, som syntes kollegium böra anförtros åt särskilt tillkallade sakkunniga, vore synnerligen påkallad och borde med det snaraste igångsättas. Beträffande undersökningens syfte framhöll kollegium, att densamma särskilt skulle vara ägnad att ådagalägga den omfattning, vari ekonomiska svårigheter inom sjöfarten föreläge, och i anslutning härtill hava till närmaste syftemål att ådagalägga, i vad mån behov av särskilda stödåtgärder från statens sida för sjöfarten under den allmänna krisen föreläge, samt de lämpligaste formerna för eventuellt behövliga dylika åtgärder. En undersökning av den karaktär, varom här vore fråga, skulle även såtillvida vara av framträdande värde, som det vid bedömandet av olika spörsmål i lagstiftningsväg och eljest ofta befunnits vara en stor brist, att en närmare analys av sjöfartens ekonomiska förhållanden saknades.

Kollegii yttrande utmynnade i en tillstyrkan, att riksdagen, i anledning av motionerna i fråga, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning av nyss angivna innebörd.

Statsutskottet hemställde, att motionerna icke måtte vinna riksdagens bifall. Utskottet, som i likhet med kollegium ansåg förhållandena vara av den art, att starka bekymmer måste hysas i avseende å möjligheterna för svensk sjöfart att bevara sin ställning, förutsatte emellertid, att Kungl. Maj:t hade sin uppmärksamhet riktad på det område, varom fråga vore, och vidtog de åtgärder, som kunde befinnas erforderliga.

En minoritet inom utskottet förklarade sig anse utskottet hava bort hemställa, att riksdagen måtte med anledning av motionerna i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville verkställa utredning av de i motionerna berörda frågorna.

I enlighet med utskottets hemställan föranledde motionerna icke någon åtgärd från riksdagens sida.

Vid samma års riksdag väckta särskilda motioner, I: 218 och II: 380, däri hemställdes om importförbud för fartyg av högre ålder än 25 år, om upphävande av gällande exportförbud å smidbart järnskrot samt om införande av tull å eller importreglering av dylikt skrot, föranledde, i enlighet med bevillningsutskottets hemställan, icke heller någon åtgärd från riksdagens sida.

I frågan om stöd åt sjöfarten gjorde Sveriges redareförening sedermera, i skrivelse till Kungl. Maj:t den 2 december 1933, framställning om tillsättande snarast av en särskild kommitté med uppdrag att företaga utredning om de åtgärder, vilka från svensk sida måste vidtagas för att möta de faror, som kunde bliva en följd av den i olika främmande länder tillämpade eller planerade subventionspolitiken på sjöfartens område.

I utlåtande till Kungl. Maj:t den 22 februari 1934 över denna framställning framförde kommerskollegium ånyo sitt i förenämnda yttrande till riksdagens statsutskott år 1933 gjorda förslag om verkställande av utredning i frågan. Beträffande denna utredning framhöll kollegium därvid ytterligare, att en

närmare analys av olika sjöfartsgrenars förhållanden med hänsyn till senare tids utveckling på sjöfartsområdet framstode såsom påkallad, särskilt ur den synpunkten, att därigenom skulle skapas bästa möjliga förutsättningar för uppdragandet av riktlinjer eller framställandet av förslag rörande de åtgärder, som kunde bliva av nöden för att motverka ett sådant fortsatt händelseförlopp, som skulle komma att inverka direkt skadligt, för att icke säga ödesdigert, för svenska intressen. Kollegium, som funnit den ifrågasatta utredningen nödvändigtvis böra anförtros åt särskilda sakkunniga — den för de sakkunnigas överväganden erforderliga statistisk-ekonomiska undersökningen rörande sjöfartsnäringen hade kollegium tänkt sig lämpligen böra uppdragas åt kollegium i intimt samråd med dessa sakkunniga — hemställde om skyndsamt uppdrag åt dylika sakkunniga att, i samråd med kollegium, verkställa närmare utredning rörande den svenska sjöfartens läge och i vad mån behov av stödåtgärder från statens sida för sjöfarten särskilt under krisen föreläge samt rörande de lämpligaste formerna för eventuellt behövliga dylika åtgärder.

Den 23 mars 1934 uppdrog Kungl. Maj:t åt kommerskollegium att verkställa den av kollegium förordade statistisk-ekonomiska undersökningen rörande den svenska sjöfartsnäringen.

Vid 1935 års riksdag framfördes ånyo frågan om stöd åt sjöfarten. I två likalydande motioner, I: 151 och II: 296, hemställdes, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, *dels* att erforderliga åtgärder måtte vidtagas för skyndsamt slutförande av den inom kommerskollegium pågående undersökningen angående den svenska sjöfartsnäringen, *dels* att en särskild kommission — med representanter såväl för statsintresset som för sjöfartsnäringen — omedelbart måtte tillsättas med uppdrag att i anslutning till nämnda undersökning skyndsamt verkställa utredning och avgiva förslag till lämpliga stödåtgärder för den svenska sjöfartsnäringen, *dels* ock att Kungl. Maj:t, på grundval av sålunda vunnen utredning med förslag, ville avlåta proposition i ärendet till samma års riksdag.

I till statsutskottet avgivet yttrande över motionerna tillstyrkte kollegium — som för sin del fann ofrånkomligt, att en utredning genom sakkunniga verkställdes rörande frågan om och i vad mån stödåtgärder från statens sida lämpligen vore av förhållandena påkallade samt i så fall angående de lämpligaste formerna för dylika åtgärder — att åtgärder måtte vidtagas i syfte att i anslutning till de förevarande motionerna få till stånd den utredning, som enligt vad tidigare i utlåtandet angivits alltjämt syntes kollegium av förhållandena påkallad.

I anledning av ifrågavarande motioner framhöll riksdagen, på statsutskottets hemställan, i skrivelse nr 186, att riksdagen i likhet med kommerskollegium funnit åtgärder böra vidtagas i motionernas syfte. Riksdagen förklarade sig dock hålla före, att den avsedda utredningen syntes kunna verkställas av kollegium, och förutsätta, att för ändamålet erforderlig arbetskraft ställdes till kollegii förfogande för frågans skyndsamma slutförande och allsidiga belysning. Skrivelsen utmynnade i en anhållan, att erforderliga åt-

gårder måtte vidtagas för skyndsamt slutförande av undersökningen angående den svenska sjöfartsnäringen samt att Kungl. Maj:t därefter måtte vidtaga de åtgärder i övrigt, som kunde befinnas erforderliga.

I anslutning till detta riksdagens beslut uppdrog Kungl. Maj:t den 15 juni 1935 åt kommerskollegium att skyndsamt efter slutförande av den statistisk-ekonomiska undersökningen rörande den svenska sjöfartsnäringen till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till åtgärder, vilka i anledning av undersökningen kunde befinnas erforderliga. I samband härmed bemyndigades kollegium att för ifrågavarande utredningsuppdrag efter samråd med chefen för handelsdepartementet anlita biträde av samtidigt högst tre sakkunniga personer.

I anledning av det sålunda givna bemyndigandet tillkallade kommerskollegium den 22 juni 1935 efter samråd med chefen för handelsdepartementet till sakkunniga att biträda kollegium vid utredningens verkställande ledamoten av riksdagens andra kammare, verkställande direktören i Sveriges allmänna exportförening E. Nylander, ordföranden i Sveriges redareförening, skeppsredaren G. Carlsson och skeppsredaren J. Fänge. Såsom ersättare för skeppsredaren Carlsson under dennes frånvaro på grund av utrikes resa utsågs, likaledes efter samråd med chefen för handelsdepartementet, den 12 september 1935 ledamoten av riksdagens första kammare, verkställande direktören i Sveriges redareförening O. A. Nordborg. Vid kollegii överläggningar med de sakkunniga hava därjämte närvarit skeppsredarna H. Jeansson och T. Pettersson, varjämte samråd ägt rum med ordföranden i Sveriges segelfartygsförening, tullkontrollören C. Rudberg.

I ett den 15 februari 1936 dagtecknat betänkande har kommerskollegium framlagt resultaten av utredningen och därvid tillika till förmån för den svenska sjöfartsnäringen föreslagit vissa stödåtgärder, innebärande *dels* lämnande av s. k. stödlån på gynnsamma villkor för konsolidering av rederiföretag, *dels* inrättande av en särskild lånefond för utlämnande av sekundärlån för nybyggnad och modernisering av fartyg, *dels ock* sänkning av räntan å och i vissa fall utsträckning av amorteringstiden för lån från rederilånefonden. Som en komplettering till dessa stödåtgärder har kollegium vidare föreslagit införande av förbud mot förvärv från utlandet av äldre fartyg m. m. I anslutning härtill har kollegium framlagt *dels* förslag till vissa ändringar i kungörelsen den 18 maj 1928 angående allmänna villkor och bestämmelser för lån från fonden för rederinäringens understödjande (rederilånefonden), *dels* förslag till kungörelse om ändrad lydelse av § 10 i förordningen angående Svenska skeppshypotekskassan den 6 juni 1929, *dels* förslag till kungörelse angående statens sekundärlånefond för rederinäringen, *dels ock* förslag till lag angående förbud mot förvärv från utlandet av äldre fartyg m. m.

Över detta betänkande hava efter remisser yttranden avgivits av statskontoret, fullmäktige i riksgäldskontoret, styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan, Sveriges redareförening, Sveriges allmänna sjöfartsförening och Sveriges allmänna exportförening.

Orsakerna till sjöfartskrisen.

I sitt ifrågavarande betänkande har kommerskollegium till en början sammanfattningsvis angivit de förnämsta orsakerna till den senaste krisens desorganiserande inflytande på sjöfarten, särskilt på den svenska sjöfartsnärigen. Härvid kunde följande orsaksgupper särskiljas:

1) Minskad transportvolym.

Det vore ett känt förhållande, hurusom de efter världskriget alltmer överhandtagande kraven på nationell självförsörjning i förening med därav följande tullar och avgifter, importrestriktioner och kvotabestämmelser ävensom otillfredsställande valutaförhållanden hade föranlett avsevärda förskjutningar i världshandeln och framför allt en sammankrympning av världshandelsvolymen, som i sin tur medfört ett starkt minskat transportbehov.

2) Ökat och effektiviserat världstonnage.

Såväl före som parallellt med denna minskning av transportbehovet hade särskilt vissa länder, i stor utsträckning under inflytande av samma nationalistiska självförsörjningsidéer, som enligt vad nyss nämnts medfört ingripande verkningar på världshandeln, ökat sitt tonnage, varigenom världstonnaget nått en storlek, som möjligen kunde tänkas vara större än som skulle motsvara behovet till och med under en normal sammansättning och utveckling av världshandeln. Hand i hand härmed hade tekniken på skeppsbyggeriets och navigationens områden gjort mycket starka framsteg, som ej minst utnyttjades i fråga om tillgodoseendet av kravet på ökad fart och lastförmåga hos fartygen, samtidigt som fartygens uppehåll i hamnarna kunde avsevärt förkortas. Härigenom hade tonnagets transporteffektivitet i hög grad ökats. Att länder som Sverige med dess i förhållandevis stor utsträckning gamla och omoderna tonnage skulle beträffande vissa kategorier av redare drabbas särskilt hårt av denna utveckling framstode såsom naturligt.

De nu nämnda två faktorerna hade medfört en disproportion mellan transportbehov och tonnagetillgång, som lett till långvarig och för sjöfartens ekonomi mycket besvärande sänkning av fraktnivån och omfattande fartygsuppläggning.

3) Disproportion mellan omkostnaderna i olika länder.

För vissa länder, däribland Sverige, hade de på grund av nyss nämnda omständigheter försämrade möjligheterna att bedriva sjöfarten på ett ekonomiskt lönande sätt icke kunnat i erforderlig grad kompenseras genom minskade omkostnader, under det att åter vissa andra länder arbetade med omkostnader, som avsevärt understeg de förras. De redan av andra skäl försvårade konkurrensförhållandena förvärrades sålunda genom den olika levnadsstandarden och kostnadsnivån i olika länder.

4) Subsidiering av sjöfarten.

En desorganiserande faktor av den allra största betydelse vore slutligen den alltmer tilltagande subventioneringen av sjöfarten i skilda länder. Särskilt borde härutinnan nämnas Amerika, Frankrike, Tyskland, Italien och Japan, vartill på senaste tid kommit England och Holland.

Ej minst Englands och Amerikas subventioneringspolitik tilldroge sig härvid uppmärksamhet.

I England hade dels anslagits 2 miljoner pund till subventioner åt trampfart, dels ock anvisats 10 miljoner pund för lån mot högst 3 procent ränta till nybyggnad eller modernisering av fartyg under villkor, att gammalt tonnage nedskrotades i viss proportion till det nybyggda eller moderniserade tonnaget.

Det vore uppenbart, att genom subventioneringspolitikens utveckling sjöfarten lätteligen så småningom överginge från att vara en fri näring, grundad på affärsmässig, sund konkurrens, till att bliva ett led i en ekonomisk kamp de olika staterna emellan, därvid dessas ekonomiska resurser i sista hand bleve utslagsgivande för kampens utgång.

Åtgärder mot världshandelskrisen eller till motverkande av dess verkningar för sjöfarten.

Enligt kommerskollegii mening finge det anses uppenbart, att det kraftigast verkande medlet att återställa ett ekonomiskt sunt läge för sjöfarten skulle vara åtgärder, varigenom världshandelskrisen bringades att upphöra och världshandelns normala tillstånd återställdes. Handelspolitikens fortsatta utveckling vore därför för sjöfartens vidkommande av den avgjort största betydelsen. Efter världskriget men före den senaste krisen hade särskilt vid ett par tillfällen de skilda länderna gemensamt sökt åvägabringa en närmare reglering av framtidens handelspolitik. Ett framtidsprogram härför hade sålunda skisserats i en resolution, som på våren 1922 av samtliga representerade stater antagits vid den s. k. Genuakonferensen och som för den närmaste framtidens handelspolitik angivit följande riktlinjer: Stabilitet i tullhänseende, inga eller låga exporttullar, ingen flaggdiskrimination, upphävande av export- och importförbud, uppbyggande av det internationella varuutbytet med hjälp av handelstraktater på basis av mest-gynnadklausulen, undersökning av dumpingfrågan samt nationell behandling av utländska statsmedborgare och bolag vid bedrivande av handel eller annan ekonomisk verksamhet. Någon praktisk effekt härav hade emellertid så mycket mindre vunnits, som i själva verket utvecklingen gått i en riktning motsatt den förordade. Den internationella handelspolitikens huvuddata i fortsättningen vore, såvitt anginge tiden före den mot slutet av år 1929 begynnande krisen, 1927 års världsekonomiska konferens i Genève samt i tiden därefter 1930 års tullfredskonferens likaledes i Genève och 1933 års ekonomiska världskonferens i London. Efter den sistnämnda konferensens misslyckande hade något försök icke gjorts att på denna väg ena staterna i en ekonomisk samförstånds politik.

Den nationella närings- och den internationella handelspolitikens fortsatta utveckling vore emellertid för sjöfartens existensvillkor av den avgjort största betydelsen. För speciellt den svenska sjöfarten vore det av framträdande vikt, huru den svenska exporten utvecklades. Nyss berörda förhållanden vore i själva verket för sjöfarten av primär betydelse, och åtgärder till sjöfartens gynnande av beskaffenhet att icke beröra själva grundvalen för dess existens, nämligen världshandeln, kunde endast få karaktär av mer eller mindre begränsade stödåtgärder.

Bland åtgärder, som efter sjöfartskrisens början ifrågasatts eller gjorts med speciellt sikte att råda bot för de bekymmersamma förhållandena inom sjöfarten, vore följande av särskilt intresse för Sverige.

Det första steget, internationellt, att söka komma till rätta med subventioneringen hade tagits vid den förut omnämnda konferensen i London på försommaren 1933. England, stött av den nordiska sjöfartsgruppen, hade där gjort energiska ansträngningar för att åstadkomma samförstånd om inskränkningar i staternas subventionering av sjöfarten. Ansträngningarna hade emellertid, liksom konferensen i övrigt, icke lett till några praktiska resultat.

I början av mars 1934 hade avhållits en konferens i Oslo mellan regerings- och redarerepresentanter från Sverige, Norge, Danmark och Nederländerna, resulterande i initiativ till en konferens för dryftande av frågan om avskaffande eller begränsning av sjöfartssubventioneringen i olika länder samt om åtgärder för återställande av jämvikt inom sjöfarten genom lämplig anpassning av tonnaget i förhållande till fraktbehoven m. m.

Någon konferens för behandling av subsidiefrågan hade emellertid icke kommit till stånd.

Sedan engelska regeringen i början av juli 1934 tillkännagivit sin avsikt vara att eventuellt genomföra stödåtgärder för den engelska sjöfarten men såsom villkor härför fordrat, bland annat, att de engelska redarna skulle förmå andra länders redare till samarbete i syfte att ernå en justering av tonnagetillgången i förhållande till efterfrågan, hade detta i början lett till rätt livliga underhandlingar mellan de olika ländernas redare i syfte att åstadkomma en organiserad fartygsuppläggning (efter mönster av den s. k. tankpoolen) i förening med nedskrotning av fartyg. Senast hade i detta hänseende en förberedande konferens mellan representanter för olika länders redaresammanslutningar avhållits i London under januari 1935. Denna konferens hade föregåtts av visst samarbete i avseende å de nu ifrågavarande strävandena mellan Sverige, Norge, Danmark och Nederländerna. Såsom ett led i detta samarbete hade ingått en konferens mellan regerings- och redarerepresentanter från nämnda länder i Oslo i oktober 1934. För en rationaliseringsplans realiserande hade man bland annat tänkt sig eventualiteten av att en avgift skulle för densammans finansiering komma att uttagas av allt tonnage, som anlöpte hamnar i de länder, vilka omfattades av en förut-satt överenskommelse om planens tillämpning.

1935 års Londonkonferens, vid vilken från nordiskt, särskilt svenskt håll energiska men fåfänga försök gjorts att få jämväl subventionsfrågan behandlad, hade lett till rationaliseringsförslag, som utsänts till dryftande i de olika länderna i avsikt att senare föreläggas en ny konferens. Någon sådan ytterligare konferens hade emellertid senare icke kommit till stånd.

Vidare finge omnämnas den organisation för rationalisering av tankfarten, som ginge under namnet »Tankpoolen» (Shierwaterplanen). Denna form för rationalisering av fraktfarten inom ett visst specialområde grundade sig på frivillig uppläggning mot ersättning enligt fastställda grunder från en gemensam kassa, bildad av avgifter från i gång varande tonnage. Den s. k. tankpoolen hade hittills lett till väsentlig förbättring av läget inom tankfarten.

Av nu angivna rationaliseringssträvanden hade sålunda praktiskt taget endast de, som avsett tankfarten, lett till något påtagligt resultat.

Emellertid hade på senaste tiden organisationsarbetet inom sjöfarten letts in på delvis andra banor, där mera gynnsamma resultat vunnits. Ungefär samtidigt med att England vid årsskiftet 1934—1935 började realisera sin subventionering av sjöfarten, hade i fraktmarknadsläget på La Plata traden inträffat kraftiga störningar, vilka icke utan skäl betecknades såsom liggande i varje fall mycket nära ett sammanbrott i fraktmarknadshänseende. Dessa störningar ställdes av många i sammanhang med det engelska subsidieförfrandet. För att motverka den desorganisation av fraktmarknaden, som det se-

dan flera år förefintliga överskottet på ledigt tonnage medförde, genomfördes under loppet av 1935 på engelskt initiativ — med början beträffande nyssnämnda trade — överenskommelser mellan olika länders redare om tillämpning inom vissa trader av minimifraktsatser. Såsom basis för dessa överenskommelser hade tjänat minimifraktplaner, utfärdade av dels the British Tramp Shipping Administrative Committee i London i samråd med engelska linjerederier, dels the Special Committee of the Baltic and International Maritime Conference i Köpenhamn. Fraktplanerna avsågo 1) spannmål på traden La Plata—Europa; 2) spannmål på traden S:t Lawrence—Europa; 3) spannmål på traden Australien—Europa; 4) kol och koks på traden från Europa till U. S. A.; samt 5) trävaror från Östersjö- och Vita Havshamnar till England och vissa kontinenthamnar. Planerna vore byggda på frivilligt samarbete mellan redare och stipulerade som regel, att redarna skulle tillstålla förenämnda kommitté avskrift av ingångna fraktavtal samt lämna de upplysningar i övrigt, som kommittén kunde infordra. Dessa successivt tillkomna planer hade medfört vissa stegringar i fraktpriserna, som inverkat stabiliserande på marknaden. Fraktsatserna kunde dock fortfarande karakteriseras som verkliga minimifrakter.

Statistiska data rörande den svenska sjöfartsnäringen.

Till belysande av det allmänna sjöfartsläget i Sverige och internationellt har kommerskollegium hänvisat till olika i betänkandet intagna sammanställningar. På grund av det stora antalet och den vidlyftiga beskaffenheten av dessa sammanställningar har jag ansett lämpligt att här redogöra endast för de viktigaste av dem; för närmare kännedom om de övriga får jag hänvisa till handlingarna i ärendet.

En sammanställning rörande *den svenska handelsflottans storlek* (fartyg om 20 nettoton och däröver) vid slutet av åren 1913 respektive 1929 och 1931—1935 utvisar följande:

Å r	Hela handelsflottan		Därav sysselsatta i utrikes fart			
	Antal	Bruttoton	Mellan svenska och utländska hamnar samt mellan utländska hamnar		Därav mellan utländska hamnar	
			Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton
1913	2,826	1,204,294	1,703	1,082,819	58	129,558
1929	2,485	1,646,581	1,404	1,515,361	64	213,625
1931	2,496	1,798,847	1,355	1,596,520	61	265,908
1932	2,446	1,750,147	1,246	1,504,766	67	281,202
1933	2,371	1,708,023	1,272	1,503,921	57	240,798
1934	2,315	1,638,566	1,276	1,485,920	58	244,759
1935 (prel.)	2,281	1,599,663	(Siffrorna härutinnan ännu ej kända)			

Den kvantitativa omfattningen i ton av Sveriges utrikeshandel under motsvarande år utgjorde:

Å r	Import	Export (total)	Export (exkl. järnmalm)	Summa (total)	Summa (exkl. järnmalm)
1913	8,549,000	15,964,000	9,524,200	24,513,000	18,073,200
1929	10,845,200	21,955,400	11,056,400	32,800,600	21,901,600
1930	10,518,500	18,735,700	9,349,200	29,254,200	19,867,700
1931	10,528,900	11,677,000	7,180,700	22,205,900	17,709,600
1932	9,561,500	8,808,000	6,588,700	18,369,500	16,150,200
1933	9,853,300	11,251,100	8,100,500	21,104,400	17,953,800
1934	11,086,000	15,339,700	8,469,600	26,425,700	19,555,600
1935 (prel.)	11,200,000	15,500,000		26,700,000	

Utvecklingen, såvitt angår *svenska handelsflottans sysselsättning i direkt fart mellan Sverige och utlandet*, belyses vidare av följande sammanställning (då siffrorna för år 1934 endast äro preliminära, hava i sammanställningen intagits preliminära siffror även för de tidigare åren, med undantag för år 1913, vars siffror äro de definitiva):

Å r	N e t t o t o n				
	Svenska fartyg		Utländska fartyg		Summa
	Lastförande	Ej lastförande	Lastförande	Ej lastförande	
Ankomna fartyg:					
1913	5,686,271	1,145,200	4,947,006	1,982,900	13,761,377
1929	6,485,938	1,521,089	6,725,559	3,576,599	18,309,185
1930	6,996,180	1,303,298	6,663,608	2,823,460	17,786,546
1931	6,938,285	1,007,697	6,911,293	1,631,964	16,489,239
1932	6,432,701	1,022,952	6,446,890	1,205,050	15,107,593
1933	6,403,421	1,277,890	6,799,958	1,842,789	16,324,058
1934	7,188,000	1,335,000	7,096,000	2,545,000	18,164,000
Avgångna fartyg:					
1913	6,002,140	833,008	6,375,673	556,440	13,767,261
1929	6,792,619	1,207,326	8,707,253	1,651,855	18,359,053
1930	6,744,817	1,611,764	7,917,232	1,717,930	17,991,743
1931	6,125,950	1,923,885	6,595,223	2,014,962	16,660,020
1932	5,568,917	1,902,951	5,887,141	1,869,486	15,228,495
1933	6,139,427	1,859,256	6,736,768	1,970,971	16,706,422
1934	6,637,000	2,259,000	7,622,000	2,138,000	18,656,000

I fråga om sistnämnda sammanställning har kommerskollegium uttalat följande:

Av sammanställningen framginge, att de svenska fartygens andel i vår utrikes sjöfart, som år 1913 varit 49.6 % men år 1929 allenast 43.7 %, efter

sistnämnda år till och med år 1932 steg för steg ökats, så att den utgjort, år 1930: 46.6 %, år 1931: 48.3 % och år 1932: 49.2 % (de definitiva procent-talen för åren 1929—1932 utgjorde respektive 43.6, 46.2, 47.9 och 48.4). Därefter hade emellertid den svenska andelen gått något tillbaka, i det att den utgjort, för år 1933: 47.5 % (det definitiva procenttalet 46.8) och för år 1934: 47.3 %. Växlingarna i denna andel sammanhängde främst med växlingarna i malmexporten, vilken till vida övervägande del befordrades med utländskt tonnage.

Emellertid framginge av övriga sammanställningar tillika, att medan summan av exporten och importen för såväl år 1931 som år 1932 understeg motsvarande handelsutbyte år 1913, det i utrikes fart använda tonnaget under de två förstnämnda åren högst avsevärt överstege motsvarande tonnage sistnämnda år.

Under det att vidare Sveriges utrikeshandel till kvantiteten minskat från år 1930 till år 1931 med omkring 25 % och från år 1931 till år 1932 med omkring 17.5 %, hade Sveriges direkta utrikes sjöfart under motsvarande tid minskat med allenast 7.3 % respektive 8.5 %. Det fraktade godset hade alltså under nämnda år efter hand minskats betydligt starkare än fartygs-trafiken, vadan fartygen gått med i genomsnitt avsevärt mindre last under ett visst år jämfört med ett tidigare år.

Emellertid hade utvecklingen därefter på ett påtagligt sätt kastats om. Av uppgifterna framginge sålunda först, att Sveriges utrikes sjöfart år 1933 varit av något större omfattning än år 1932. Ökningen i tonnaget hade uppgått till 8.9 %. Hela varutrafiken på utlandet hade däremot år 1933 jämfört med år 1932 ökats med icke mindre än omkring 15 %. Frånräknades malmexporten över Narvik, hade ökningen av hela varutrafiken uppgått till omkring 16 %. Det fraktade godset hade alltså ökats mera än tonnaget, som sålunda år 1933 gått med genomsnittligt större last än året förut. Vid en jämförelse mellan åren 1933 och 1934 kunde konstateras en utveckling i enahanda riktning. Den utrikes sjöfarten år 1934 syntes hava kommit upp i nivå med 1929 års sjöfart, och ökningen av tonnaget i förhållande till år 1933 utgjorde 11.5 %. Hela varutrafiken på utlandet hade ökats med icke mindre än omkring 25 %, respektive, om malmexporten över Narvik frånräknades, omkring 17 %.

Den utveckling, som nu senast berörts, sammanhängde med den vändning i de ekonomiska konjunkturerna, som inträffat under hösten 1932, vilket år eljest representerade världsdepressionens bottenläge, såvitt nu kunde bedömas.

Växlingarna i den svenska sjöfartens ekonomiska förhållanden belysas i sin mån genom följande sammanställning rörande *handelsflottans bruttoinkomster* under vissa år:

År	Godsfrakter		Passagerareavgifter		Post- befordrings- avgifter		Summa brutto- frakter	Därav bruttoin- komster i fart ute- slutande mellan ut- ländska hamnar	Tidsbefraktnings- avgifter	
	Utrikes fart	Inrikes fart	Utrikes fart	Inrikes fart	Ut- rikes fart	In- rikes fart			Utrikes fart	In- rikes fart
1913	124,460,331	17,372,366	1,486,907	5,672,712	288,014	140,829	149,421,159	48,007,593	12,505,619	1
1928	230,332,170	34,937,969	20,507,580	6,626,325	348,309	168,394	292,920,747	103,261,238	13,062,011	116,452
1929	259,241,325	35,520,983	21,741,010	6,574,342	626,269	167,631	323,871,570	121,237,522	14,989,065	150,343
1930	231,643,069	35,965,566	20,486,039	7,224,845	661,250	176,432	296,157,201	105,960,228	17,152,197	110,837
1931	206,234,848	31,419,215	15,646,818	6,441,797	681,287	202,373	260,626,338	98,318,148	16,457,927	89,405
1932	206,707,277	26,639,003	15,204,070	6,629,023	663,849	206,986	256,050,208	103,533,281	16,694,047	65,061
1933	204,914,998	26,839,563	11,424,774	6,351,129	508,818	204,611	250,243,893	94,994,610	16,146,377	66,588
1934	218,896,916	31,089,107	12,049,711	6,609,104	490,148	195,473	269,330,459	99,375,767	14,867,239	127,550

¹ Inkomst av tidsbefraktning i inrikes fart ej redovisad för år 1913.

Fraktläget inom sjöfarten på Sverige under åren 1929—1935 samt januari 1936 framgår av följande, ur de av Svenska Handelsbanken publicerade indexserierna sammanställda uppgifter:

Generalindex.

(Medelfrakterna 1913=100; siffrorna inom parentes nominellt guldvärde.) §

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Januari	144	119	112	110 (79)	108 (75)	101 (62)	97 (54)	112 (63)
Februari	150	109	112	108 (77)	104 (71)	101 (59)	94 (52)	
Mars	138	103	105	106 (78)	101 (68)	99 (57)	96 (51)	
April	128	102	104	109 (78)	98 (65)	102 (60)	97 (53)	
Maj	132	101	107	108 (75)	101 (65)	101 (58)	98 (55)	
Juni	133	102	106	103 (72)	101 (65)	105 (60)	101 (56)	
Juli	134	103	103	104 (71)	102 (65)	104 (60)	101 (57)	
Augusti	134	103	103	101 (67)	95 (60)	105 (60)	100 (57)	
September	133	101	97	106 (70)	93 (55)	105 (59)	100 (56)	
Oktober	130	101	105 (90)	106 (69)	96 (57)	103 (57)	110 (62)	
November	129	105	111 (86)	105 (68)	103 (63)	103 (58)	115 (64)	
December	124	109	109 (76)	107 (72)	105 (66)	105 (59)	117 (66)	
Hela året	134	105	106	106	101	103	102	

Index för infrakter.

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Januari	125	90	91	93 (66)	88 (60)	87 (53)	83 (46)	94 (53)
Februari	148	77	93	92 (66)	83 (56)	86 (50)	79 (44)	
Mars	130	72	88	91 (67)	81 (55)	81 (47)	84 (45)	
April	115	78	90	93 (66)	80 (53)	83 (49)	86 (47)	
Maj	119	75	93	91 (63)	84 (54)	84 (49)	87 (48)	
Juni	116	74	88	83 (58)	83 (54)	88 (50)	88 (49)	
Juli	114	78	85	84 (57)	87 (56)	88 (50)	85 (48)	
Augusti	109	83	88	82 (55)	78 (49)	89 (51)	87 (49)	
September	105	83	85	89 (59)	76 (46)	87 (49)	88 (49)	
Oktober	100	82	90 (77)	89 (58)	80 (48)	85 (48)	98 (55)	
November	101	85	90 (70)	96 (56)	92 (56)	87 (50)	102 (58)	
December	93	93	91 (63)	89 (59)	93 (58)	91 (52)	102 (57)	
Hela året	115	81	89	89	84	86	89	

Index för utfrakter.

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Januari	162	147	133	128 (92)	127 (87)	116 (71)	112 (62)	129 (73)
Februari	152	142	132	124 (89)	125 (85)	115 (67)	109 (61)	
Mars	145	134	122	121 (89)	121 (82)	118 (67)	107 (58)	
April	141	126	118	126 (89)	116 (77)	120 (70)	108 (60)	
Maj	145	128	121	126 (87)	119 (76)	118 (68)	110 (61)	
Juni	150	130	124	124 (86)	119 (77)	122 (70)	114 (64)	
Juli	155	128	122	124 (84)	117 (75)	120 (69)	117 (66)	
Augusti	159	122	118	120 (80)	111 (70)	120 (69)	114 (64)	
September	161	118	109	122 (81)	110 (66)	122 (68)	112 (63)	
Oktober	161	119	119 (102)	123 (80)	111 (67)	120 (67)	123 (68)	
November	158	125	131 (102)	124 (80)	115 (70)	119 (67)	127 (71)	
December	155	126	128 (89)	126 (84)	117 (73)	118 (66)	131 (74)	
Hela året	154	129	123	124	117	119	115	

Beträffande sist återgivna sammanställningar har kommerskollegium an-
fört följande:

Bottenläget i fraktmarknadshänseende hade nåtts under år 1933. Upp-
märksammast borde emellertid, att ett klart återfall inträffat så sent som
under månaderna januari—juli 1935. I trots av sistnämnda förhållande
hade dock för hela år 1935 uppnåtts ett fraktläge, som med en enhet över-
stege det genomsnittliga fraktläget under år 1933. Att resultatet beträffande
år 1935 blivit det nämnda hänförde sig uppenbarligen till den jämförelse-
vis framträdande fraktstegring, som karakteriserade årets tre sista månader.
Emellertid hade uppenbarligen under januari innevarande år ett anmärk-

ningsvärt fraktfall inträffat i förhållande till sistnämnda månader, i det att generalindex fallit från 115 i november och 117 i december till allenast 112 i januari. Beaktas borde dock, att man för att finna ett så högt indextal som det sistnämnda i januari månad måste gå tillbaka så långt som till år 1931 samt att fraktfallet torde i väsentlig mån få anses såsom säsongmässigt.

Då kommerskollegii betänkande avgavs, voro i fråga om här intagna indextabeller siffrorna kända endast till och med januari månad detta år. Enligt nu föreliggande uppgifter äro motsvarande siffror för februari månad respektive 108 (61), 89 (50) och 127 (71) samt för mars månad respektive 107 (60), 89 (50) och 124 (70).

Tonnageuppläggnigen under de delar av åren 1930—1936 (den 1 i varje månad), varunder statistik förts, gestaltar sig beträffande fartyg om 300 tons bruttodräktighet och däröver, sedan från statistiken undantagits fartyg, upplagda för reparation, klassning eller på grund av vintersäsong, sålunda:

	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Jan. antal	—	96	113	129	121	53	6
bruttoton	—	131,055	180,688	197,042	159,527	64,395	6,060
lastdryghet	—	188,526	252,109	286,221	218,986	89,551	7,900
Febr. antal	—	158	176	182	185	116	47
bruttoton	—	225,210	262,515	286,182	276,358	160,710	62,164
lastdryghet	—	325,804	384,407	418,875	404,649	231,866	91,061
Mars antal	—	196	197	236	215	141	—
bruttoton	—	291,551	284,468	345,100	328,762	196,840	—
lastdryghet	—	428,474	425,033	503,383	481,048	287,496	—
April antal	—	205	229	245	187	142	—
bruttoton	—	314,451	327,019	370,109	278,943	208,492	—
lastdryghet	—	458,491	481,606	544,252	410,614	301,817	—
Maj antal	—	169	191	205	141	117	—
bruttoton	—	275,995	266,824	310,339	206,236	184,649	—
lastdryghet	—	409,425	397,589	454,170	307,774	268,533	—
Juni antal	24	104	143	161	95	53	—
bruttoton	31,564	167,717	193,048	248,564	142,822	86,690	—
lastdryghet	42,908	251,957	286,213	365,562	211,102	125,997	—
Juli antal	—	70	118	105	54	34	—
bruttoton	—	118,363	152,486	146,338	76,925	61,649	—
lastdryghet	—	176,974	228,398	207,234	110,086	90,535	—
Aug. antal	—	86	125	85	45	19	—
bruttoton	—	151,070	167,103	115,497	87,871	41,732	—
lastdryghet	—	216,120	251,499	161,500	128,990	60,875	—
Sept. antal	—	70	140	81	44	15	—
bruttoton	—	123,541	214,252	115,829	63,670	28,294	—
lastdryghet	—	185,848	320,935	162,570	89,708	41,310	—
Okt. antal	42	102	126	81	49	21	—
bruttoton	68,923	162,155	191,208	126,469	65,335	46,187	—
lastdryghet	103,100	235,823	281,664	181,131	92,933	63,330	—
Nov. antal	45	88	98	78	46	14	—
bruttoton	71,086	137,004	155,387	115,742	57,339	29,490	—
lastdryghet	107,721	197,969	230,044	165,067	80,878	41,095	—
Dec. antal	49	87	96	77	41	8	—
bruttoton	68,986	135,384	148,775	110,770	50,392	16,062	—
lastdryghet	100,556	191,619	218,674	155,963	69,788	18,475	—

I anslutning till denna sammanställning — som nu kan kompletteras med följande siffror för mars och april 1936, nämligen 81, 106,013 och 154,762 respektive 95, 132,288 och 195,437 — har kommerskollegium uttalat följande:

Fartygsupplägningarna hade för Sveriges vidkommande nått sitt högsta läge per den 1 april 1933. Sett för en sammanhängande period och vid jämförelse mellan motsvarande månader under olika år representerade tiden från och med juli månad 1932 till och med juni månad 1933 praktiskt taget den största upplägningen under hela den redovisade perioden. Därefter kunde skönjas en stadigt fortgående förbättring. I regel företedde månaderna januari—april varje år en efterhand skeende stegring i upplägningarna, under det att för de olika åren december månad visade de lägsta siffrorna. Läget per den 1 januari 1936 utgjorde så till vida ett undantag från regeln, att upplägningarna brukade börja att stiga med årets första månad i förhållande till december under närmast föregående år. Nyssnämnda tidpunkt uppvisade sålunda en upplägning av allenast 6 fartyg om sammanlagt 6,060 tons bruttodräktighet eller den minsta kända upplägningssiffran sedan krisens början.

Den svenska handelsflottans fartyg om 300 bruttoregister-ton och däröver hade vid slutet av år 1933 uppgått till 786 fartyg om 1,554,946 tons bruttodräktighet. Härav och av de intagna upplägningssiffrorna framginge, att i april månad 1933, då upplägningarna vore som störst, av hela ifrågasvarande tonnage icke mindre än till antalet drygt 31 % och till bruttodräktigheten nära 24 % varit upplagt. Den lägsta upplägningssiffran under nämnda 12-månadersperiod, juli 1932—juni 1933, hade förekommit under december 1932 men då likväl utgjort till antalet drygt 12 % och till bruttodräktigheten nära 10 % av hela nyssnämnda tonnage vid 1933 års slut.

Då den på senaste tid fortgående minskningen av upplagda fartyg av naturliga skäl till icke ringa del grundade sig på nedskrotning av fartyg och försäljning av fartyg till utlandet, kunde statistiken rörande upplägningarnas växlingar icke få ensam för sig vara utslagsgivande vid bedömning av frågan om sjöfartslägets beskaffenhet vid varje särskild tidpunkt. I varje fall i den mån minskningen av upplägningarna hänförde sig till motsvarande nedskrotning av äldre fartyg, representerade emellertid en dylik företeelse så till vida en förbättring i läget, som därmed en viss sanering av landets sjöfartsnäring ju måste anses hava ägt rum.

I fråga om *sysselsättningsgraden inom sjöfarten* under åren 1929—1935 har kommerskollegium framhållit, att någon statistik med enbart sikte på handelssjöfarten icke stått till buds. Emellertid hade kollegium från statens arbetslöshetskommission erhållit följande sammanställning rörande antalet hjälpsökande arbetslösa tillhörande yrkesgruppen *sjöfart och fiske*:

Antal hjälpsökande arbetslösa tillhörande yrkesgruppen sjöfart och fiske.

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Januari	142	182	470	1,332	3,814	3,953	2,351
Februari	172	198	705	1,649	4,028	4,069	2,513
Mars	141	156	683	1,772	3,144	3,824	2,210
April	79	157	524	1,527	2,848	3,019	1,542
Maj	133	143	422	1,368	2,349	2,168	1,086
Juni	58	63	253	1,165	2,027	1,700	822
Juli	50	50	245	1,126	1,906	1,364	669
Augusti	69	67	302	1,129	1,890	1,272	615
September	53	99	356	1,386	2,032	1,240	660
Oktober	74	111	602	1,737	2,586	1,475	805
November	95	240	794	2,282	2,933	1,702	947
December	98	305	1,003	2,727	3,178	1,861	1,015

Kommerskollegium har beträffande denna sammanställning uttalat sig sålunda:

Antalet hjälpsökande arbetslösa hade enligt dessa uppgifter varit störst under februari månad 1934. Helt naturligt infölle maximisiffrorna för arbetslösheten under respektive år under tiden december—februari, medan motsvarande minimisiffror förekomme under någon av månaderna juli—september. Sett för en sammanhängande period och vid jämförelse mellan motsvarande månader under olika år representerade tiden från och med maj månad 1933 till och med april månad 1934 toppläget för arbetslösheten under hela den redovisade perioden. Därefter kunde skönjas en tämligen stadigt fortgående förbättring. Ännu så långt fram som under månaderna maj till och med augusti 1934 visade sig arbetslösheten vara större än under motsvarande månader 1932, då upplägningarna dock varit högst avsevärt större än 1934. Sannolikt vore förklaringsgrunden till detta förhållande att till en del söka i proportionsvis stor arbetslöshet inom fisket under nämnda månader av år 1934; efter hand stegrade svårigheter att få sysselsättning å utländska fartyg torde även hava kunnat bidra härtill. Med hänsyn till den jämförelsevis ringa upplägningen under de sista månaderna av år 1935, som knappast torde hava överskridit normalt förekommande sådan, syntes anledning föreligga till antagande, att då föreliggande arbetslöshet, i den mån den icke hänförde sig till fisket, utgjorde en mätare på sådant överskott av arbetskraft inom sjöfarten, som till icke oväsentlig del kunde anses motsvara den sedan år 1929 skedda minskningen av den svenska handelsflottan.

Handelsflottans storlek (fartyg om 100 tons bruttodräktighet och däröver) i ett antal länder och världshandelstonnaget den 1 juli 1913, 1925, 1931 och 1935 framgår av följande sammanställning:

	1913		1925		1931		1935	
	Ton	%	Ton	%	Ton	%	Ton	%
Sverige	1,047,270	2.2	1,301,126	2.0	1,704,669	2.4	1,550,843	2.4
Norge	2,457,890	5.2	2,680,642	4.1	4,065,506	5.8	3,967,972	6.1
Sovjetunionen ¹	974,178	2.1	322,257	0.5	603,836	0.9	1,113,781	1.7
Holland	1,309,849	2.8	2,600,831	4.0	3,118,170	4.4	2,558,383	3.9
Storbritannien o. Irland	18,696,237	39.8	19,440,711	30.1	20,302,905	28.9	17,400,409	26.8
Tyskland	5,082,061	10.8	3,073,713	4.8	4,254,601	6.1	3,703,662	5.7
Frankrike	2,201,164	4.7	3,511,984	5.4	3,566,227	5.1	3,025,136	4.7
Italien	1,521,942	3.2	3,028,661	4.7	3,335,673	4.8	2,884,406	4.5
U. S. A	5,427,636	11.6	15,377,480	23.8	13,642,183	19.5	12,852,250	19.8
Japan ²	1,500,014	3.2	3,919,807	6.1	4,276,341	6.1	4,085,650	6.3
Finland	—	—	210,829	0.3	312,097	0.4	481,244	0.7
Estland	—	—	46,277	0.1	93,397	0.1	126,427	0.2
Lettland	—	—	52,712	0.1	206,686	0.3	190,247	0.3
Grekland	722,782	1.6	897,878	1.4	1,397,782	2.0	1,711,165	2.7
Övriga länder	6,029,090	12.8	8,176,510	12.6	9,250,967	13.2	9,234,397	14.2
Världstonnaget	46,970,113	100.0	64,641,418	100.0	70,131,040	100.0	64,885,972	100.0

¹ Träfartyg, som gå å de nordamerikanska stora sjöarna, samt fartyg, som gå å Kaspiska havet, ej medräknade.

² Segelfartyg ej medräknade.

³ Motsvarande tal för år 1929 utgjorde 68,074,312.

Med avseende å denna sammanställning har kommerskollegium anförut bland annat följande:

Världshandelsflottans storlek hade nått toppunkten under år 1931 men hade sedan dess gått avsevärt tillbaka, beroende förutom på normal avgång på i betydande utsträckning förekommande nedskrotning av gammalt tonnage. Enligt uppgift, lämnad av Lloyd's Register of Shipping, hade under varje period av tolv månader intill den 30 juni nedannämnda år nedskrotning och annan avgång av fartyg inom världshandelsflottan haft följande omfattning:

Å r	Nedskrotat		Eljest avgångna		Hela avgången	
	Antal	Ton	Antal	Ton	Antal	Ton
1930	373	1,000,069	356	479,449	729	1,479,518
1931	380	1,034,951	300	394,717	680	1,429,518
1932	354	1,165,617	266	364,384	620	1,530,001
1933	545	1,885,447	280	359,016	825	2,244,463
1934	724	2,211,507	300	370,390	1,024	2,581,897
1935	515	1,421,001	211	297,833	726	1,718,834

En motvikt mot denna avsevärda nedskrotning utgjorde givetvis fartygsnybyggnaderna, vilka visserligen under de senaste åren företett väsentligt

lägre siffror än under tidigare år men som enligt senast tillgängliga uppgifter (Lloyd's Register of Shipping) åter vore stadda i ökning. Sålunda skulle under år 1935 hava av fartyg om 100 bruttoton och däröver i hela världen sjö-satts omkring 1,302,000 bruttoton eller omkring 335,000 ton mera än år 1934 och omkring 813,000 ton mera än år 1933. Håri inginge icke siffror beträffande Ryssland, varifrån sådana uppgivits icke hava stått att erhålla.

Enligt samma källa skulle det vid slutet av år 1935 under byggnad varande tonnage i hela världen uppgå till omkring 1,543,000 bruttoton eller omkring 291,000 ton mera än motsvarande tidpunkt 1934.

Då det gällde att draga slutsatser av fartygsbeståndet och dess storleksväxlingar, vore tillika att beakta, hurusom senaste tids snabba framsteg på det tekniska området i förening med kvantitativt omfattande nybyggnad av tonnage medfört en genomsnittligt sett högst avsevärt ökad transporteffektivitet hos tonnage.

Sjöfartens framtidsutsikter.

Efter att hava statistiskt belyst det internationella läget inom handel och sjöfart har kommerskollegium ingått på frågan om sjöfartens framtidsutsikter och härvid framhållit följande:

Att närmare bedöma sjöfartens, enkannerligen den svenska sjöfartens, framtidsutsikter, i den mån dessa vore avhängiga av det internationella sjöfartslägets vidare utveckling, måste anses ytterligt svårt för att icke säga omöjligt. Under det att vissa omständigheter stödde förhoppningar om förbättringar i sjöfartsläget, pekade åter andra förhållanden av nog så framträdande karaktär i motsatt riktning. En prognos ens för den närmaste framtiden mötte vidare särskilda svårigheter till följd av det ytterligt labila i det allmänna läget överhuvud taget.

Bland tecknen på förbättrade framtidsutsikter för sjöfarten märktes främst den ändring till det bättre, som på senaste tid ägt rum i förhållandet mellan tonnage tillgång och tonnagebehov genom den sedan år 1931 inträffade starka kvantitativa minskningen av världstonnage i förening med allttjämt pågående nedskrotning av tonnage i olika länder samt den efter 1932 fortgående stegringen av världshandeln. Ehuru den tidigare planerade, på internationell bas grundade rationaliseringen av sjöfarten genom organiserad och av sjöfarten själv finansierad reglering av tonnageutbudet i form av uppmuntrad tonnageuppläggning och tonnagenedskrotning icke blivit realiserad, ingåve dock vidare den till följd härav framtvingade aktionen med till efter hand alltflera trader utsträckt tillämpning av minimifraktsystem vissa förhoppningar om ökade möjligheter till sjöfartens anpassning till de förändrade förhållanden, varunder den numera arbetade. Den största varsamhet vore emellertid tillräddig, när det gällde att uppskatta minimiraternas betydelse, enär desamma hittills vunnit tillämpning under så relativt kort tid, att det ännu vore för tidigt att med någon större grad av säkerhet bedöma möjligheterna för deras fortsatta uppehållande. Dessa möjligheter berodde nämligen ytterst på sammanhållningskraften ej blott mellan redarna inom ett och samma land utan därjämte mellan redarna i de skilda länderna. I längden kunde givetvis här dess värre stora svårigheter befaras.

Ett i viss mån hoppningivande förhållande vore slutligen den jämförelsevis framträdande fraktstegringen på allra senaste tid. Denna hade emellertid ännu varit av alltför kortvarig beskaffenhet för att tillåta några säkra slutsatser för det framtida förloppet, vartill komme svårigheten att bedöma om

den återgång, som inträffat i början av innevarande år, innefattade något mera än en rent säsongmässig företeelse. Vidare framhölls av sakkunniga bedömare tämligen allmänt, att stark anledning föreläge till antagandet, att nu åsyftad fraktstegring, som varit alltför kortvarig för att kunna medföra några nämnvärda verkningar beträffande närmast tramprederiernas ekonomi, väsentligen, om ej helt och hållet, hänförde sig till den rådande politiska situationen. I den mån fraktstegringen vore beroende härav, vore det påtagligt, att densamma vid en avspänning i situationen lätt kunde förbytas i sin motsats, såvitt och så långt som minimifraktsystemets införande och vidare utveckling icke skulle förmå utgöra en spärr häremot.

Om emellertid sålunda vissa moment gäve anledning till en förhoppning, att förhållandena jämväl för sjöfarten skulle så småningom utveckla sig emot större möjligheter till bärighet, borde icke förbises, att åtskilliga omständigheter föreläge, som otvivelaktigt verkade i motsatt riktning.

Kollegium syftade härvid bland annat på den kvarstående sjöfartssubsidieringen och den alltjämt starkt nationalistiskt präglade inställningen överbud taget i fråga om företräde för den egna sjöfarten i ett antal större sjöfartsländer i förening med alltjämt kvarstående handelsspärrar i olika former och otillfredsställande valutaförhållanden. Förbises finge vidare i detta sammanhang icke den alltjämt bestående disproportionen mellan driftskostnaderna för sjöfarten i olika länder, varutinnan Sverige enligt vad känt vore befunne sig i ett ogynnsamt läge särskilt i förhållande till vissa med landet nära konkurrerande länder. Härtill komme den nära nog överallt fortgående moderniseringen och därmed effektiviseringen av det i gång varande tonnaget samt den på senaste tid åter tilltagande nybyggnadsverksamheten.

Den minskade uppläggnings av tonnage såväl internationellt som i Sverige torde i icke oväsentlig omfattning hänföra sig i förra fallet till verkställd nedskrotning och i senare fallet såväl härtill som till försäljning av tonnage till utlandet. Den torde emellertid även, såvitt anginge vissa delar av år 1935, vara att hänföra till av rådande politiska kris framkallad ökad tonnageefterfrågan för särskild, mera tillfällig behovstäckning inom olika länder.

Skulle collegium sammanfatta sina intryck av förhållandena, ville collegium framhålla, att ehuru desamma således måste betecknas såsom ytterligt osäkra, skäl dock föreläge för en förhoppning om förbättrade förhållanden för sjöfarten inom en jämförelsevis nära framtid. En dylik förbättring förutsatte emellertid, att ej ytterligare störande moment tillkomme, samt fortsatt sammanhållning inom sjöfarten till fortgående rationalisering av densamma, politisk avspänning, varigenom förtroendet för framtiden i världen återställdes, ävensom fortsatta strävanden för åstadkommande av valutaförhållandenas definitiva reglering samt i görligaste grad den handelspolitiska nationalismens avveckling, i den mån den inom särskilda näringsgrenar grundade sig på mindre naturliga förutsättningar.

Det ekonomiska läget för den svenska sjöfarten.

Kommerskollegium redogör härefter för de viktigaste resultaten av den statistisk-ekonomiska undersökning rörande den svenska sjöfartsnäringsen, som av collegium på Kungl. Maj:ts uppdrag verkställdes, samt för en specialundersökning rörande vissa ekonomiska förhållanden inom trampfarten, vilken i anslutning därtill utförts.

En huvudavdelning av undersökningen hade ägnats åt **trampsjöfarten**. Undersökningen omfattade i denna del praktiskt taget alla tramprederiaktiebolag i verksamhet under år 1933. Därjämte inginge partrederier och rederier med enskild ägare — av dessa bedriven rörelse hade i sin helhet ansetts hänförlig till trampsjöfart — med för de förra omkring $\frac{3}{4}$ och för de senare omkring $\frac{2}{3}$ av det tonnage, i bruttoton räknat, som enligt sjöfartsstatistiken ägdes av dylika rederier.

Tramprederiaktiebolagens förmögenhetsställning belystes av följande tabell:

Tillgångar och skulder år 1933 för i utredningen ingående tramprederiaktiebolag.

205 rederier med 609 fartyg om tillhoppa 573,016 bruttoton.

	1,000-tal kronor	1,000-tal kronor	%
Aktiva.			
Fartygsflottan (bokfört värde)		98,198	83.1
Övriga anläggningsmedel			
fastigheter	227		
förråd	389		
ej specificerade	2,067	2,683	2.3
Aktier (andra än i närstående företag)	1,251		
Obligationer	1,716	2,967	2.5
Fordringar	9,939		
Bank och kassa	4,428	14,367	12.1
Summa		118,215	100.0
Passiva.			
<i>Eget kapital:</i>			
aktiekapital	64,526		
reservfond	11,742		
egna fonder i övrigt 4,504			
med avdrag för balanserad förlust 2,582	1,922		
	78,190		
% aktier i närstående företag	1,947	76,243	64.5
<i>Främmande kapital:</i>			
pensionsfond	15		
skulder	41,957	41,972	35.5
Summa		118,215	100.0

Enligt tabellen skulle tramprederiaktiebolagens tillgångar till 64.5 % motsvaras av eget kapital och till 35.5 % av främmande kapital. Avgörande för det egna kapitalets storlek vore emellertid det värde, som fartygsflottan kunde anses representera. Upptagen efter bokföringsvärdena utgjorde fartygsflottan 83.1 % av tillgångarna och motsvarades alltså, även när man räknade med dessa värden, till ej obetydlig del av främmande kapital. Enligt uppskattning med utgångspunkt från försäljningspris å tramptonnage

inom de för trampfartygsflottan typiska ålders- och storleksgrupperna skulle såsom medelvärde å sådant tonnage kunna räknas med 100 kronor per bruttoton. Efter denna värderingsgrund skulle det i tabellen redovisade bokföringsvärdet å fartygsflottan ingå övervärden å 40.9 miljoner kronor. Om en motsvarande nedskrivning av fartygsflottans bokföringsvärde tänktes genomförd, skulle det egna kapitalet komma att utgöra 45.7 % och skulderna 54.3 % av omslutningen, alltså en helt annan proportion än den tabellen utvisade.

Skulderna hade uppgått till 42.0 miljoner kronor och de likvida medlen, om till dessa hänfördes fordringar, banktillgodohavanden och kassa, till 14.4 miljoner kronor, alltså ungefär $\frac{1}{3}$ av skulderna. Ett bedömande av likviditetsställningen förutsatte emellertid uppdelning i främsta rummet av skulderna på olika kategorier, såsom skett i efterföljande tabell, vilken grundade sig på särskilt uppgiftsmaterial från ett något mindre antal rederier än de i huvudutredningen ingående.

Fordringar och skulder år 1933 för 189 tramprederiaktiebolag med en fartygsflotta av 375 fartyg om 510,191 bruttoton.

	1,000-tal kronor	%
Fordringar.		
<i>Fordringar av långtidsnatur.</i>		
Reverslån m. m. Summa	2,981	22.0
<i>Övriga fordringar samt bank och kassa.</i>		
Fraktfordringar m. m.	6,206	45.9
Bank och kassa	4,336	32.1
Summa	10,542	78.0
Summa summarum	13,523	100.0
Skulder.		
<i>Fasta skulder.</i>		
Lån från rederilånefonden	2,348	6.1
Lån från skeppshypotekskassan	5,142	13.2
Lån av bank:		
checkräkning (kreditiv- eller löpande räkning)	3,225	8.8
andra (revers-) banklån	12,378	31.8
Reverslån av andra än bank, nämnda fond eller kassa . .	4,886	12.6
Summa	27,979	72.0
<i>Rörliga skulder.</i>		
Egna acceptor	4,281	11.0
Förskott av befälhavare och mäklare	789	2.0
Diverse personers konto: löpande driftsskulder (ej reverslån)	5,530	14.2
Ränteskulder	163	0.4
Outtagen utdelning m. m.	106	0.3
Assuranspremier	40	0.1
Summa	10,909	28.0
Summa summarum	38,888	100.0

Tabellen torde främst äga värde såsom belysande tramprederiaktiebolagens finansieringsförhållanden. Med avseende å likviditeten borde sammanställas beloppen för »övriga fordringar samt bank och kassa» och för »rörliga skulder». Tabellen utvisade ett jämförelsevis mindre underskott för likvida medel av angivna slag i förhållande till de rörliga skulderna. Då emellertid vid sammanräkning av uppgifter för rederier med sinsemellan olika likviditetsställning överskott och underskott toge ut varandra, kunde tabellen icke vad gällde likviditeten anses angiva, huru ställningen genomsnittligen tedde sig för de särskilda företagen. Till frågan om företagens likviditet i inskränkt bemärkelse återkomme kollegium därför senare.

I undersökningen hade gruppindelning verkställt efter den geografiska fart, vari rederiernas fartyg huvudsakligen haft sin sysselsättning. Det syntes vara av intresse att från tabeller över dessa rederigrupperns tillgångar och skulder år 1933 göra en sammanställning av de framkomna procenttalen med angivande dessutom av fartygsflottans medelbokföringsvärde inom de olika grupperna.

	Tramprederiaktiebolag i			
	Östersjöfart	Nordsjöfart	Annan europeisk fart	Oceanfart
	28 red.	136 red.	15 red.	19 red.
Aktiva.				
Fartygsflottan	52.1 %	86.8 %	90.0 %	82.4 %
Övriga anläggningsmedel	2.7 %	2.0 %	0.9 %	2.5 %
Aktier och obligationer	8.0 %	1.3 %	0.0 %	4.2 %
Forordingar, bank och kassa	37.2 %	9.9 %	9.1 %	10.9 %
	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %
Passiva.				
Eget kapital	78.2 %	65.0 %	72.8 %	58.3 %
Främmande kapital	21.8 %	35.0 %	27.2 %	41.7 %
	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %
Fartygsflottans medelbokföringsvärde per bruttoton	110.6 kr.	155.5 kr.	120.9 kr.	287.1 kr.

De mest anmärkningsvärda skiljaktigheterna företedde grupperna östersjöfart och oceanfart. För den förra gruppen utgjorde fartygsflottan med ett medelbokföringsvärde av 110.6 kronor 52.1 % av tillgångarna; skulderna 21.8 %, mer än täcktes av fordringarna, 37.2 %. För den senare gruppen motsvarades tillgångarna, varav fartygsflottan med ett medelbokföringsvärde av 287.1 kronor utgjorde 82.4 % och de likvida tillgångarna 10.9 %, till ej mindre än 41.7 % av skulder.

Från undersökningens tabellmaterial över tramprederiaktiebolagens *inkomster och utgifter* år 1933 återgaves endast vissa siffror, som angåve årsresultatet av verksamheten. För samtliga de i utredningen ingående 205 rederierna hade bruttoinseglingen uppgått till 75.7 milj. kronor (övriga inkomster till något över 1 milj. kronor). Utan hänsynstagande till avskrivning å tonnage utvisades ett driftsöverskott av cirka 2,096,000 kronor (för 94 rederier rent driftsunderskott av 1.2 milj. kronor). Avskrivningar hade verkställt för året endast av 62 rederier med belopp, motsvarande ungefär

5 % å sammanlagda bokföringsvärdet å dessa rederiers tonnage vid årets början. I undersökningen hade räknats med denna såsom låg angivna avskrivning med 5 % å bokföringsvärdet. Enligt denna beräkning hade tramp-rederiaktiebolagens verksamhet under år 1933 med en beräknad allmän avskrivning av 5 % å bokföringsvärdet gått med en förlust av cirka 3,000,000 kronor.

För de förenämnda fartgrupperna av rederier utvisades följande resultatsiffror för år 1933:

	Östersjöfart	Nordsjöfart	Annan europeisk fart	Oceanfart
	1,000 kronor	1,000 kronor	1,000 kronor	1,000 kronor
Bruttoinsegling	5,561	48,571	6,506	13,403
Överskott före avskrivningar	208	1,651	15	234
Vinst (+) resp. förlust (-) vid avskrivning efter 5 % av bokföringsvärdet	+ 13	- 1,287	- 311	- 1,312

Även vad gällde rörelseresultatet framträdde de största olikheterna för grupperna östersjöfart och oceanfart. Den förstnämnda gruppen vore den enda, som utvisade ett relativt tillfredsställande rörelseresultat.

Partrederier och rederier med enskild ägare hade — särskilt med hänsyn till uppgifternas mindre grad av tillförlitlighet beträffande de mindre rederierna — vardera indelats i tre grupper.

Partrederier med fartyg i följande storleksgrupper (bruttoton):

	a.	b.	c.
	1,000 och däröver 11 red. kronor	200—1,000 42 red. kronor	under 200 348 red. kronor
Fartygsflottan (bokfört värde)	3,515,000	1,418,000	5,687,000
Medelbokföringsvärde per bruttoton	215.5	140.9	185.1
Skulder	249,000	487,000	2,100,000
Bruttoinsegling	1,647,000	1,222,000	4,413,000
Driftsresultat före avskrivningar	+ 71,000	+ 74,000	+ 331,000
Vinst (+) resp. förlust (-) efter avskrivning med 5 % av bokföringsvärdet (vid årets början) . . .	- 105,000	- 30	- 124,000

De likvida tillgångarna utgjorde för gruppen a. 119,000 kr., för gruppen b. 2,000 kr. och för gruppen c. 88,000 kr. Inom gruppen c, smårederierna, avsåge driftöverskottet 225 rederier och driftunderskottet 105 rederier; hos återstående 18 rederier hade inkomster och utgifter jämnt balanserat. För rederierna med underskott kunde emellertid den rena driftsförlusten antagas i verkligheten uppgå till högre belopp än angivna 124,000 kr., med hänsyn till att delägare i många fall icke tillgodoräknat sig skälig lön för tjänst ombord å fartyget. Motsvarande förhållande gällde beträffande de nys-

nämnda rederier, vilkas inkomster och utgifter jämnt balanserat. I gruppen b. inginge huvudsakligen segelfartyg med eller utan hjälpmaskin; vid avskrivning efter 7 %, som för dessa fartyg ansetts mera normal, skulle förlusten stiga betydligt.

Tabeller över partrederierna, fördelade å olika fartkategorier, gåve vid handen, att i inre fart, kanalfart och kustfart rörelsen gått med förlust även oavsett avskrivningar. Med 5 % avskrivning å tonnaget hade även rörelsen för östersjö- och norrsjörederierna gått med förlust.

Rederier med enskild ägare med fartyg i följande storleksgrupper (bruttoton):

	a. 1,000 och däröver 11 red. kronor	b. 200—1,000 16 red. kronor	c. under 200 181 red. kronor
Fartygsflottan (bokfört värde)	2,465,000	1,077,000	1,822,000
Medelbokföringsvärde per bruttoton	93.7	154.8	161.5
Skulder	1,176,000	638,000	720,000
Bruttoinsegling	3,621,000	1,270,000	1,585,000
Driftsresultat före avskrivningar	— 55,000	+ 69,000	+ 110,000
Vinst (+) resp. förlust (—) efter avskrivning för grupp a med 5 % och för grupp b med 7 % av bokföringsvärdet (vid årets början)	— 184,000	— 12,000	— 79,000

De likvida tillgångarna utgjorde för gruppen a. 118,000 kr., för gruppen b. 84,000 kr.; för gruppen c. redovisades överhuvud taget ej andra tillgångar än fartygsflottan. Beträffande uppdelning av driftsresultatet före avskrivningar för grupp c. — de rederier, som visat överskott, vore till antalet 103 och de, som visat underskott, till antalet 59 medan för de återstående 19 inkomster och utgifter jämnt balanserat — gällde vad förut anförts om partrederierna i motsvarande grupp.

Fördelning av rederierna på olika fartkategorier hade givit vid handen, att rederierna i inre fart, kanalfart samt norrsjöfart gått med rent driftsunderskott och rederierna i östersjöfart med mindre driftsöverskott men att möjligen kustfartrederierna visat något överskott även efter beräknad 5 % avskrivning.

Den andra huvudavdelningen inom undersökningen hade avsett **linjesjöfarten**. Undersökningsmaterialet vore i fråga om linjerederiaktiebolagen mycket fullständigt; endast två rederier av någon betydelse saknades. Linjerederierna hade i undersökningen uppdelats å två huvudgrupper, nämligen utrikes lastlinjerederier, ur vilken såsom särskild grupp avskiltis sex storrederier, samt inrikesrederier. Två storrederier hade icke kunnat inpassas i dessa grupper och givetvis ej heller särskilt redovisas.

Följande sammanställning utvisade *tillgångar och skulder år 1933* för den första av de nyss nämnda huvudgrupperna, nämligen *utrikes lastlinjerederier*.

	6 storrederier med 121 fartyg om tillhopa 439,286 bruttoton			11 rederier med 34 fartyg om tillhopa 47,781 bruttoton		
	1,000-tal kronor	1,000-tal kronor	%	1,000-tal kronor	1,000-tal kronor	%
Aktiva.						
Fartygsflottan		103,639	64.7		14,034	69.6
Övriga anläggningsmedel:						
fastigheter	2,750			167		
förråd	458			72		
ej specificerade	2,025	5,233	3.2	181	420	2.1
Aktier (andra än i närstående företag)	8,257			215		
Obligationer	7,771	16,028	10.0	—	215	1.1
Fordringar	25,447			5,444		
Bank och kassa	9,931	35,378	22.1	34	5,478	27.2
Summa		160,278	100.0		20,147	100.0
Passiva.						
<i>Eget kapital:</i>						
aktiekapital	80,185			6,410		
reservfond	17,600			1,649		
egna fonder i övrigt	13,319			1,608 ¹		
ej disponerade vinstmedel	8,813					
	119,917			14,146		
%. aktier i närstående företag	9,955	109,962	68.6	40	14,106	70.0
<i>Främmande kapital:</i>						
pensionsfond	—			187		
skulder	50,316	50,316	31.4	5,854	6,041	30.0
Summa		160,278	100.0		20,147	100.0

¹ Med avdrag för balanserad förlust.

För båda i sammanställningen upptagna grupperna av utrikes lastlinjerederier motsvarades fartygsflottan helt av det egna kapitalet och utgjorde de likvida medlen relativt stor procentandel av tillgångarna. Att den allmänna finansiella ställningen för grupperna sålunda tedde sig gynnsam hade delvis förorsakats av bolagsrekonstruktioner, som genomförts under året. Tonnagevärdering, som verkställdts beträffande storrederiernas tonnage, hade givit vid handen, att medelbokföringsvärdet — 235.9 kronor per bruttoton — icke skulle kunna anses alltför högt. I varje fall syntes storrederiernas tonnagevärden ha nedskrivits, så att de stode i vida bättre relation till marknadsvärdena än tramprederiernas tonnagevärden. Beträffande de övriga 11 lastlinjerederierna syntes medelbokföringsvärdet — 293.7 kronor per bruttoton — vara väl högt i betraktande av att ifrågakvarande rederiers tonnage huvudsakligen utgjordes av ångfartyg med en medelålder av 17 år.

Storrederierna, vilkas bruttoinsegling hade uppgått till 83.0 miljoner kronor, redovisade ett driftöverskott före avskrivningar å något över 11 miljoner kronor. Samtliga bolagen hade under året verkställt avskrivningar, vilka tillsammans utgjort 8.6 % på fartygsflottans värde vid 1933 års början. Efter dessa avskrivningar hade uppkommit en nettovinst å 1,585,000 kronor, utgörande 1.98 % av aktiekapitalet och 1.44 % av hela egna kapitalet vid årets slut.

För de övriga 11 linjerederierna hade bruttoinseglingen uppgått till 11.1 miljoner kronor och vinst å 431,000 kronor redovisats före avskrivningar. Efter en beräknad avskrivning av 5 % å fartygsflottans antagna bokföringsvärde vid årets början skulle för dessa rederier uppstått en förlust å cirka 300,000 kronor. Räknat med 6 % avskrivning skulle förlusten ha uppgått till cirka 438,000 kronor.

Tillgångar och skulder år 1933 för inrikes linjerederier framginge av följande uppställning, avseende 68 rederier med 315 fartyg om tillhoppa 60,449 bruttoton.

	1,000-tal kronor	1,000-tal kronor	%
Aktiva.			
Fartygsflottan (bokfört värde)		16,030	72.6
Övriga anläggningsmedel:			
fastigheter	895		
förråd	110		
ej specificerade	204	1,209	5.5
Aktier (andra än i närstående företag)	372		
Obligationer	351	723	3.3
Fordringar	2,069		
Bank och kassa	2,042	4,111	18.6
Summa		22,073	100.0
Passiva.			
<i>Egel kapital:</i>			
aktiekapital	13,261		
reservfond	3,098		
egna fonder i övrigt 2,821			
med avdrag för balanserad förlust 981	1,840		
	18,199		
% aktier i närstående företag	399	17,800	80.6
<i>Främmande kapital:</i>			
pensionsfond	27		
skulder	4,246	4,273	19.4
Summa		22,073	100.0

Även för denna grupp av linjerederier täckte det i företagen investerade egna kapitalet fartygsflottan enligt dess bokföringsvärde. Fartygens medelbokföringsvärde vore beträffande denna grupp så högt som 265.2 kronor

per bruttoton, oaktat medelåldern för fartygen utgjorde 34 år. Med hänsyn till att fartygen så länge de ginge i sin bestämda linjetrafik kunde många gånger betinga avsevärt högre värde än som uppnåddes vid försäljning å dylikt tonnage, hade i undersökningen ansetts, att dessa fartygs användbarhetsvärde skulle kunna räknas avsevärt överstiga trampfartygens. Även efter sådana värderingsgrunder måste dock fartygsflottan vara för högt upptagen. Tabellsiffrorna torde därför icke kunna anses återspegla den verkliga ställningen.

Inrikes linjerederierna hade för året haft en bruttoinsegling å 13.4 miljoner kronor och redovisat driftöverskott på 269,000 kronor. Av 21 utav de 68 rederierna hade verkställts avskrivningar till sammanlagt belopp motsvarande 7.4 % av bokföringsvärdet på ifrågavarande fartyg. Räknade man med 7 % avskrivning för samtliga rederier, skulle årets förlust uppgått till 893,000 kronor.

Resultatsberäkningar för linjerederier i vissa olika geografiska farter utvisade vid allmän avskrivning efter 5 % av bokföringsvärdet förlust för rederierna i inre fart, kanalfart och kustfart men vinst för rederierna i nordsjöfart och oceanfart.

Från den sjöfartsekonomiska undersökningen har kommerskollegium vidare återgivit bland annat följande resultat, som framgått vid sammanställning av tillgångar och skulder år 1929, 1932, 1933 hos representativt antal rederier i trampfart:

Tillgångar och skulder åren 1929, 1932 och 1933 för 110 trampfartsrederier med en fartygsflotta av 457 fartyg om 382,825 bruttoton.

	1929		1932		1933	
	1,000 kronor	%	1,000 kronor	%	1,000 kronor	%
Aktiva						
Fartygsflottan (bokfört värde)	67,623	80.7	74,233	85.0	72,559	84.3
Övriga anläggningsmedel	1,348	1.6	1,044	1.2	1,140	1.3
Aktier och obligationer	2,185	2.6	2,420	2.8	2,503	2.9
Fordringar, bank och kassa	12,630	15.1	9,620	11.0	9,902	11.5
Summa	83,786	100.0	87,317	100.0	86,104	100.0
Passiva						
<i>Eget kapital:</i>						
aktiekapital	45,584	54.4	47,814	54.8	48,038	55.8
i övrigt	18,453	22.0	11,480	13.1	11,235	13.1
<i>Främmande kapital:</i>						
pensionsfond	4	0.0	14	0.0	15	0.0
i övrigt (skulder)	19,745	23.6	28,009	32.1	26,816	31.1
Summa	83,786	100.0	87,317	100.0	86,104	100.0

Kommerskollegium har beträffande denna sammanställning uttalat följande:

Beträffande de förskjutningar, som särskilt framträdde vid en jämförelse mellan tabellens siffror för de tre åren, utvisade skuldsidan de största ändringarna, i det att lånekapitalet ökats från 23.6 % år 1929 till ungefär 31.1 % år 1933 och det egna kapitalet alltså företedde en motsvarande minskning. Det finge väl antagas, att den å tillgångssidan utvisade ökningen av fartygsflottans bokförda värde berodde på nyanskaffning av tonnage, men detta vore icke tillräckligt såsom förklaring till den väsentligt större ökningen av lånekapitalet. Vad nu framhållits häntydde på en försämring av den finansiella ställningen sedan år 1929. Att en sådan försämring av ställningen inträtt bestyrktes ytterligare av nedgången i likvida medel — fordringar, bank och kassa —, vilka tillgångsposter minskats från 12.6 miljoner kronor 1929 till 9.9 miljoner kronor år 1933 trots den nyssnämnda betydande ökningen av lånekapitalet. Av intresse kunde det också vara att påpeka, hurusom, såvitt man kunde bedöma av tabellsiffrorna, tramprederiernas finansiella ställning syntes hava något om också obetydligt förbättrats år 1933 i jämförelse med år 1932.

Efter att hava framhållit, att den sjöfartsekonomiska undersökningen visade, att de ekonomiska svårigheterna vore särskilt framträdande inom trampsjöfarten och att det för bedömande av frågan om stödåtgärder till förmån för sjöfarten alltså vore denna sjöfartsgren, som i främsta rummet påkallade uppmärksamhet, fortsätter kommerskollegium sålunda:

Såsom i undersökningen framhållits, hade genom en statistisk bearbetning av uppgiftsmaterialet ej kunnat vinnas någon säkrare uppfattning av likviditetsförhållandena, särskilt vad gällde tramprederiaktiebolagen. Härför torde man nämligen ej kunna utgå från uppgifter för till större grupper sammanförda företag med sinsemellan helt olika ställning i likviditetshänseende — något eller några rederier med särskilt betydande banktillgodohavanden skulle i så fall helt förrycka resultatet —, utan vore man nödsakad att först ingå på ett bedömande av likviditetsställningen hos varje särskilt företag.

En undersökning efter antydda grunder hade inom utredningen verkställts för år 1933 beträffande det övervägande antalet av tramprederiaktiebolag. De huvudresultat, som framgått av denna undersökning, hade åskådliggjorts å vissa i betänkanDET intagna tabeller.

De tramprederiaktiebolag, som å tabellerna redovisades, vore till antalet 180 samt hade år 1933 en fartygsflotta av 356 fartyg om tillhoppa 515,450 bruttoton.

Bland de av kommerskollegium åsyftade tabellerna märkas följande:

Tabell för belysande av tramprederiaktiebolagens likviditet år 1933.

Tabellen bygger på procenttal, uträknade för varje särskilt rederi i förhållande till omslutningen (balansräkningens slutsumma). De å tabellen införda procenttalen utgöra genomsnittstal för respektive grupper av rederier.

Likv. medel I utgöras av kassa och banktillgodohavanden samt fordringar med undantag av (revers-) fordringar å annat rederi eller eljest på längre tid placerade tillgodohavanden av fordringsnatur. Vad med rörliga skulder avses se tab. å sid 20.

Underlinjering angiver, att procenttal för skulder överskjuter motsvarande procenttal för tillgångar, respektive att driftsunderskott föreligger.

Gruppindelning: Skulder (= främmande kapital) i % av omslutningen	Antal rederier	Likv. medel %	Skulder %	Likv. medel (%) minus skulder (%)	Likv. medel I %	Rör- liga skulder %	Likv. I (%) minus rörl. skuld. (%)	Driftsresultat före avskriv- ningar % (underlin- jerat = driftsförlust)
A. Företag med likvida medel I <i>översligande</i> eller med högst 0.9 % underligande rörliga skulder.								
Under 20 %	54	19.6	5.6	14.0	17.1	2.9	14.2	2.2
20—39.9 %	25	8.1	29.2	21.1	5.8	3.2	2.6	2.4
40—50.9 %	20	6.4	48.5	42.1	5.5	2.7	2.8	0.2
60 % och däröver	5	5.8	76.0	70.7	5.3	2.5	2.8	2.4
Summa	104	13.6	22.7	9.1	11.6	2.9	8.7	1.9
B. Företag med likvida medel I <i>underligande</i> rörliga skulder med 1.0 % och däröver.								
Under 20 %	4	2.8	17.0	14.2	2.6	8.2	5.6	2.6
20—39.9 %	13	6.1	29.5	23.4	3.5	9.1	5.6	0.5
40—59.9 %	24	5.9	49.1	43.2	3.5	11.3	7.8	4.9
60 % och däröver	35	7.5	76.1	68.6	4.6	23.1	18.5	2.6
Summa	76	6.5	56.5	50.0	3.9	16.1	12.2	2.8

Tabell — i absoluta tal — för belysande av tramprederiaktiebolagens likviditet år 1933.

Gruppindelning: Skulder (främmande kapital) i % av omslutningen	Antal		Omslutning 1,000 kronor	Likv. med. I 1,000 kronor	Rörl. skulder 1,000 kronor	Likv. med I minus rörl. skulder 1,000 kronor	Driftsresultat före avskrivningar	
	rederier	fartyg					över- skott 1,000 kronor	under- skott 1,000 kronor
A. Företag med likvida medel I <i>översligande</i> eller med högst 0.9% underligande rörliga skulder.								
Under 20 %	54	113	32,180	5,892	1,106	+ 4,786	922	97
20—39.9 %	25	53	15,058	1,114	685	+ 429	803	80
40—59.9 %	20	53	14,070	622	379	+ 243	160	99
60 % och däröver	5	9	2,255	111	69	+ 42	102	21
Summa	104	228	63,563	7,739	2,239	+ 5,500	1,987	297
B. Företag med likvida medel I <i>underligande</i> rörliga skulder med 1.0 % och däröver.								
Under 20 %	4	5	1,172	36	110	— 74	7	43
20—39.9 %	13	31	24,422	420	2,847	— 2,427	888	37
		(11)	(4,629)	(174)	(300)	(— 126)	(10)	(37)
40—59.9 %	24	38	6,551	165	790	— 625	60	390
60 % och däröver	35	54	14,098	797	3,497	— 2,700	100	305
Summa	76	128	46,243	1,418	7,244	— 5,826	1,055	775

Anm. I andra gruppen under B dominera helt två mycket stora rederier. Inom parentes hava för den skull angivits siffrorna för de övriga i gruppen ingående 11 rederierna. Såsom synes utöva de båda nämnda rederierna avsevärd inverkan även på summatisiffrorna för rederigrupperna under B.

I anslutning härtill framhåller kommerskollegium följande:

Likviditetstabellerna angåve, att hos 76 rederier av de i utredningen ingående 180 rederierna de rörliga skulderna — de skulder, som finge anses vara av korttidsnatur — icke täcktes av motsvarande lätt realiserbara tillgångar. Med hänsyn härtill syntes ställningen för dessa rederier icke kunna betecknas såsom likvid. Av intresse syntes vara att konstatera, hurusom ifrågavarande rederier, såsom framginge av procentalen för likvida tillgångar överhuvud taget samt för skulder, genomsnittligen företedde en väsentligt svagare ställning allmänt finansiellt sett än de övriga.

Även om den likvida ställningen enligt de här tillämpade bedömningsgrunderna för övervägande antalet trampredrier icke tedde sig såsom direkt illikvid, torde dock ställningen även för en betydande del av dessa rederier icke kunna betecknas såsom tillfredsställande. Rederiernas ställning kunde nämligen i betydande grad vara underminerad utan att detta förhållande direkt avspeglades i likviditeten. Härvid hade man att främst beakta, hurusom enligt uppskattningar i den sjöfartsekonomiska undersökningen i bokföringsvärdena å tonnage till stor del inginge mycket stora övervärden. Denna övervärdering antydde, att den successiva nedgången i värdet av tonnage, för vilket genomsnittsåldern numera vore mycket hög, icke kompenserats genom motsvarande ökning av övriga tillgångar eller amortering av lån.

Rederierna torde sålunda i allmänhet icke ha förmått skapa möjligheter för förnyelse av sitt tonnage.

En särskild undersökning hade — med anlitande av i samband med den sjöfartsekonomiska undersökningen införskaffat material — verkställts för utrönande av i vad mån den ekonomiska ställningen för tramprederiaktiebolagen ändrats år 1934 i jämförelse med år 1933.

Av särskild betydelse torde därvid vara det resultat, som framgått vid jämförelse mellan rörelseresultatet för de båda åren. I undersökningen härutinnan hade bearbetats uppgifter för 119 tramprederiaktiebolag med 222 fartyg om tillhoppa 345,276 bruttoton.

Följande uppgifter syntes belysande för en jämförelse:

	1933 1,000 kr.	1934 1,000 kr.
Bruttoinsegling	51,170	58,209
Övriga inkomster.....	404	323
<i>Driftsresultatet före avskrivningar</i>		
Överskott.....	2,318	2,903
Underskott.....	— 528	— 405
	1,790	2,498

År 1933 hade 67 av rederierna redovisat överskott före avskrivningar och 50 rederier underskott, medan år 1934 77 rederier visat överskott och 41 rederier underskott. För två rederier 1933 och ett rederi 1934 hade inkomster och utgifter jämnt balanserat.

De anförda siffrorna utvisade en rätt betydlig förbättring i fråga om rörelseresultatet år 1934 jämfört med år 1933. Om siffrorna för den jämförelse, som desamma avsåge, kunde anses någorlunda belysande, så finge de däremot icke tagas såsom representativa för tramprederiaktiebolagen som helhet. Då här ej medtagits rederier, vilkas balansräkningar för de båda åren företedde större skiljaktigheter — bland annat ej rederier, som år 1934 likviderat eller undergått rekonstruktion — hade jämförelsen kommit att övervägande omfatta rederier med förhållandevis bättre ställning.

För erhållande av såvitt möjligt aktuellt och belysande material beträffande tramprederiaktiebolagens skuldförhållanden hade följande tabell sammanställts.

Skulder åren 1933 och 1934 för 172 tramprederiaktiebolag med 339 fartyg om tillhoppa 465,251 bruttoton.

	1 9 3 3		1 9 3 4	
	kronor	%	kronor	%
<i>Fasta skulder.</i>				
Lån från rederilänefonden	2,348,444	7.7	1,199,139	4.2
Lån från skeppshypotekskassan	2,119,110	7.0	1,852,275	6.0
Lån från bank:				
checkräkning (kreditiv- eller löpande räkning) .	3,020,461	10.0	2,926,900	10.4
andra (revers-) banklån	11,434,511	37.7	11,053,856	39.1
Reverslån av andra än bank, nämnda fond eller kassa	4,105,130	13.5	3,657,929	12.9
Summa	23,027,656	75.9	20,690,099	73.2
<i>Rörliga skulder.</i>				
Egna acceptor	1,567,746	5.2	1,336,688	4.7
Förskott av befälhavare och/eller mäklare	744,559	2.5	725,489	2.6
Diverse personers konto:				
löpande driftskulder (ej reverslån)	4,717,048	15.5	5,197,240	18.4
Ränteskulder	138,798	0.5	129,714	0.5
Assuranspremier	40,018	0.1	49,123	0.2
Outtagen utdelning m. m.	106,172	0.3	119,791	0.4
Summa	7,314,341	24.1	7,558,045	26.8
Summa summarum	30,341,997	100.0	28,248,144	100.0

Vissa data, belysande sjöfartens betydelse för landet.

Under framhållande att sjöfartens betydelse för landet icke sällan underkattades, har kommerskollegium velat med några data belysa denna sida av det föreliggande spörsmålet. Kollegium har därvid till en början framlagt följande uppgifter angående *Sveriges betalningsbalanser* för tidsperioden 1931—1934 (i miljoner kronor):

År	Inkomstposter			Utgiftsposter			Inkomst- (+) resp. utgifts- (-) överskott	Export- (+) resp. import- (-) överskott	Frakt- netto
	samt- liga	därav		samt- liga	därav				
		export	frakt- brutto		import	fartygs- utgifter i utl.			
1931	1,583	1,135	239	1,710	1,439	100	- 127	- 304	139
1932	1,468	964	232	1,379	1,169	115	+ 89	- 205	117
1933	1,525	1,093	227	1,313	1,108	112	+ 212	- 15	115
1934	1,748	1,319	240	1,542	1,319	119	+ 206	± 0	121
Samtl. år	6,324	4,511	938	5,944	5,035	446	+ 380	- 524	492

Å r	Fraktbrutto i % av samtliga	Fraktnetto i % av inkomster	Inkomst- och utgifts- balans minus fraktnetto	Handels- balans plus fraktnetto
1931	15.1	8.8	— 266	— 165
1932	15.8	8.0	— 28	— 88
1933	14.9	7.5	+ 97	+ 100
1934	13.7	6.9	+ 85	+ 121
Samtliga år	14.8	7.8	— 112	— 32

Med avseende å dessa uppgifter har kollegium uttalat sig sålunda:

Ehuru tillsynes självklart ville kollegium, enär här lämnade uppgifter i visst avseende ibland missförstodes, likväl understryka, att det i tabellen redovisade fraktnettet för fyraårsperioden å 492 miljoner kronor ju ingalunda innefattade rederinäringens nettovinst på rörelsen utan i själva verket endast representerade vad av samtliga bruttoinkomster komme landet till godo i betalningsbalanshänseende, sedan *allenast redarnas utgifter i utlandet* fråndragits. Av tabellerna framginge, att den svenska sjöfartens sålunda intjänade fraktnetto genomsnittligt sett i det allra närmaste, på 32 miljoner när, täckte handelsbalansens underskott. Betydelsen härav insåges lätt, då handelsbalansen under normala förhållanden genomsnittligt sett lämnade ett avsevärt underskott. För åren 1931—1934 utgjorde bruttofrakterna icke mindre än 14.8 % av betalningsbalansernas sammanlagda inkomstposter. Motsvarande procenttal för fraktnettet uppginge till 7.8 %.

Kommerskollegium har vidare framhållit, att *antalet å de svenska handelsfartygen anställda* — frånsatt förvaltningspersonal — år 1933 uppgått till 22,387, samt att till de ombord å svenska handelsfartyg anställda, enligt vad resultaten av den statistisk-ekonomiska undersökningen rörande sjöfartsnäringen gäve vid handen, under samma år utbetalats *avlöning* med tillhoppa omkring 38,400,000 kronor.

Kollegium har slutligen meddelat, att av undersökningen framgått, bland annat, att det i *den redovisade rederirörelsen under år 1933 bokförda kapitalet* uppgått till 460.4 miljoner kronor. Beräkningsvis angåves det i hela svenska rederirörelsen bokförda kapitalet nämnda år uppgå till omkring 475 miljoner kronor. Detta kapital motsvarades till huvuddelen eller omkring tre fjärdedelar av handelsflottans bokförda värde samt utgjorde för i undersökningen ingående rederier 344 miljoner kronor och för hela handelsflottan omkring 355 miljoner kronor.

Trampfartygens andel i den svenska fraktfarten.

Då de verkställda sjöfartsekonomiska undersökningarna givit vid handen, att svårigheterna beträffande rörelseekonomen väsentligen hänförde sig till trampfarten, hade det synts kommerskollegium angeläget att med sikte särskilt på trampfartens förhållanden giva en i möjligaste mån överskådlig bild av det svenska tonnageets användning i olika slag av fart: linje-, special-

eller trampfart. Med fartyg i specialfart åsyftades härvid sådant tonnage, som utan att egentligen kunna hänföras till vare sig linje- eller tramptonnage i vedertagen bemärkelse väsentligen vore sysselsatt med transport av vissa speciella varor, såsom malm, olja och frukt, samt vore speciellt byggt eller inrett för dylika transporter.

Fartygens fördelning på linjefart, specialfart och trampfart framginge av efterföljande tabell, däri återgivits resultatet av en tidigare gjord undersökning, avseende samtliga vid 1932 års slut befintliga svenska ång- och motorfartyg om 100 bruttoton och däröver.

Ålders- och dräktighetsgrupper Bruttoton	Linjefart		Specialfart		Trampfart		S u m m a	
	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton
I. Ångfartyg . . .	380	321,921	23	76,730	570	717,012	973	1,115,663
0—19 år	96	166,791	10	42,539	213	261,217	319	470,547
100— 499	17	4,903	—	—	40	10,182	57	15,085
500—1,999	54	69,002	1	1,199	153	197,524	208	267,725
2,000—4,999	20	65,033	5	18,357	19	48,120	44	131,510
5,000 och däröver .	5	27,853	4	22,983	1	5,391	10	56,227
20 år och däröver .	284	155,130	13	34,191	357	455,795	654	645,116
100— 499	207	43,205	1	262	75	15,907	283	59,374
500—1,999	66	60,389	5	6,007	226	289,039	297	355,435
2,000—4,999	8	29,786	6	20,184	55	145,500	69	195,470
5,000 och däröver .	3	21,750	1	7,738	1	5,349	5	34,837
II. Motorfartyg . .	64	260,567	33	223,988	57	31,834	154	516,389
0—19 år	58	256,046	32	218,182	41	28,188	131	502,416
100— 499	5	644	5	992	33	7,337	43	8,973
500—1,999	5	9,228	—	—	4	4,872	9	14,100
2,000—4,999	28	100,996	—	—	4	15,979	32	116,975
5,000 och däröver .	20	145,178	27	217,190	—	—	47	362,368
20 år och däröver .	6	4,521	1	5,806	16	3,646	23	13,973
100— 499	5	752	—	—	15	2,485	20	3,237
500—1,999	—	—	—	—	1	1,161	1	1,161
2,000—4,999	1	3,769	—	—	—	—	1	3,769
5,000 och däröver .	—	—	1	5,806	—	—	1	5,806
Summa ång- och motorfartyg	444	582,488	56	300,718	627	748,846	1,127	1,632,052

Tabellen utvisade, att av det sammanlagda ång- och motorfartygstonaget komme 749,000 ton eller närmare 46 % på trampfarten, 582,000 ton eller inemot 36 % på linjefarten och 301,000 ton eller drygt 18 % på specialfarten. Förhållandena ställde sig dock högst olika för ångfartygen och för motorfartygen, såsom framginge av följande sammanställning, avseende ångfartygens och motorfartygens procentuella fördelning på de olika fartgrupperna efter bruttotonnaget räknat.

	Linjefart %	Specialfart %	Trampfart %	Summa %
Ångfartyg	28.8	6.9	64.3	100.0
Motorfartyg	50.4	43.4	6.2	100.0
Ång- och motorfartyg tillsammans	35.7	18.4	45.9	100.0

Medan alltså det i genomsnitt äldre ångfartygstonnaget med ända till 64 % varit engagerat i trampfart, hade av det i sin helhet modernare motorfartygstonnaget endast 6 % tagits i anspråk för dylik fart. Linjefarten hade däremot lagt beslag på hälften av sistnämnda tonnage. Inom specialfarten dominerade motorfartygen fullständigt. Det sammanlagda tonnaget inom denna fartgrupp utgjordes nämligen till $\frac{3}{4}$ av motorfartyg. Håri inginge de stora moderna tankfartygen för transport av olja med ett sammanlagt tonnage av 134,491 bruttoton och vidare de för transport av malm byggda motorfartygen, vilkas sammanlagda dräktighet uppgått till 88,505 bruttoton. Av ångfartygen inom denna specialfart vore det malmångarna, som representerade den största tonnagemängden, sammanlagt uppgående till 56,615 ton.

Beträffande åldersfördelningen uppmärksammades givetvis, att det yngre tonnaget mest kommit till användning inom linjefarten samt det äldre inom trampfarten, men följande procentsiffror avseende det sammanlagda ång- och motorfartygstonnaget kunde i alla fall förtjäna att anföras:

	Linjefart %	Specialfart %	Trampfart %	Summa %
Ång- och motorfartyg om				
0—19 år	43.5	26.8	29.7	100.0
20 år och däröver	24.2	6.1	69.7	100.0

Vidare finge nämnas, att linjetonnaget till 73 % och specialtonnaget till 87 % men trampfartygstonnaget till endast 39 % utgjordes av fartyg yngre än 20 år.

I övrigt ställde sig naturligtvis åldersfördelningen helt olika för ångfartygen och för motorfartygen. Det kunde därvid vara tillräckligt att nämna, att medan endast 42 % av det sammanlagda i redogörelsen ingående ångfartygstonnaget tillhörde åldersgruppen 0—19 år, vore motsvarande procenttal för motorfartygstonnaget 97 %.

Av ångfartygen inrymde dräktighetsgruppen 500—1999 bruttoton den största tonnagemängden både vad fartyg under 20 år och vad fartyg över 20 år beträffade. Detta gällde i huvudsak trampfarten, där det sammanlagda tonnaget inom denna dräktighetsgrupp uppginge till 486,563 ton eller 67.9 % av hela ångfartygstonnaget inom denna fartgrupp. Bland motorfartygen vore tonnagegruppen 5,000 bruttoton och däröver den dominerande inom de fartgrupper, där motorfartygen företrädesvis vore tillfinnandes, nämligen linjefarten och specialfarten, i det att den omfattade respektive 55.7 och 99.6 % av hela det i vardera fartgruppen ingående motorfartygstonnaget.

I tabellen hade även medtagits de *under hela året 1932* upplagda fartygen. Dessa upplagda fartyg utgjordes av 125 ångfartyg om 104,480 bruttoton och 18 motorfartyg om 13,303 ton eller sammanlagt 143 fartyg om 117,783 ton. Av ångfartygen komme 32 st. om 10,659 bruttoton på linjefarten och 93 st. om 93,821 ton på trampfarten. Motorfartygen utgjordes av 4 fartyg om 548 ton, som tidigare gått i linjefart, 1 tankfartyg om 8,982 ton och 13 trampfartyg om 3,773 ton.

Den nyss omnämnda specialundersökningen avseende i handelsflottan ingående ång- och motorfartygs om 100 bruttoton och däröver regionala användning under år 1932 gäve vid handen, att blott en jämförelsevis ringa del därav varit sysselsatt i ren inrikes fart, inalles blott 4.3 %. Vad ångfartygen beträffade, hade nordsjöfarten befunnits vara den största fartgruppen, omfattande 42.4 % av bruttotonnaget, medan bland motorfartygen oceanfarten dominerade så absolut, att den omfattade icke mindre än 91.2 % av tonnaget. Om man toge tillsammans östersjöfarten, östersjö-nordsjöfarten och nordsjöfarten till en gemensam fartgrupp, omfattade denna stora grupp 449 ångfartyg eller mer än hälften av de i undersökningen medtagna ångfartygens antal och 578,090 bruttoton eller 57.2 % av deras tonnage. Största delen av detta tonnage eller 432,218 ton återfunnes inom trampfartsgruppen, där det utgjorde 69.4 % av hela ångfartygstonnaget inom sistnämnda grupp. Inom oceanfartsgruppen vore linjetonnaget övervägande såväl vad beträffade ångfartygen som motorfartygen. Av oceantrafiktonnaget vore vad ångfartygen beträffade 51.5 % efter bruttotonnaget räknat sysselsatta i linjefart och 31.5 % i trampfart samt vad motorfartygen beträffade 54.4 % engagerade i linjefart och 41.4 % i specialfart.

I samband med nämnda undersökning hade även utrönt, hur de sammanlagda ång- och motorfartygstonnagen inom linjefarten, specialfarten och trampfarten fördelade sig på inrikes fart, östersjöfart o. s. v. Det hade därvid konstaterats, att oceanfartsgruppen omfattade 44.5 % av hela det sammanlagda tonnaget och nordsjöfartsgruppen 28.8 %. På samtliga östersjö- och nordsjöfartsgrupperna tillsammanskomme 39.0 % av tonnaget. Inom linje- och specialfartsgrupperna dominerade oceanfarten och inom trampfartsgruppen nordsjöfarten. Det i denna undersökning ingående tonnaget — där alltså de under hela året 1932 upplagda fartygen ej vore inräknade — fördelade sig procentuellt på linjefart, specialfart och trampfart sålunda: linjefart 37.7, specialfart 19.3 och trampfart 43.0 %. Skillnaden mellan dessa och de i det föregående anförda motsvarande procenttalen förklarades av att fartygsuppläggningsen vore så ofantligt mycket större inom trampfartsgruppen än inom de bägge andra fartgrupperna.

Förut hade beträffande de under hela året 1932 upplagda fartygen närmare belysts, hurusom den övervägande delen därav utgjordes av trampfartyg. Vid avgivande av kollegii utlåtande på sin tid till riksdagens statsutskott hade gjorts en särskild undersökning i motsvarande avseende rörande tonnageuppläggningsens fördelning på olika fartkategorier vid en viss tidpunkt, då uppläggningsarna varit nära sin höjdpunkt, nämligen den 1 mars 1933. Resultatet av denna undersökning, som avsåge fartyg om 300 tons bruttodräktighet och däröver, framginge av efterföljande tabell:

Ålder	Linjefart		T r a m p f a r t						Tankmotorfartyg	
	Mellan svenska och utländska hamnar		Endast mellan svenska hamnar		Uteslutande mellan utländska hamnar		Mellan svenska och utländska hamnar		Antal	Brutton
	Antal	Brutton	Antal	Brutton	Antal	Brutton	Antal	Brutton		
0—9	18	16,026	18	10,137	10	20,742	204	279,105	4	1 31,400
10—19	—	—	—	—	—	—	8	7,148	4	1 31,400
20—	5	6,569	—	—	2	3,589	42	56,374	—	—
20—	13	9,457	18	10,237	8	17,153	154	215,588	—	—
Därav 25— . .	11	8,550	17	9,348	7	15,126	144	204,037	—	—

¹ 1 fartyg i fart uteslutande mellan utländska hamnar, 2 i fart mellan svenska och utländska hamnar. Det fjärde fartyget har i omedelbart samband med leveransen från byggnadsvarvet (Kockums i Malmö) gått till upplägning.

Anmärkas borde, att i denna bearbetning icke, som i motsvarande avseende däremot gjorts i de förut tabellariskt lämnade uppgifterna rörande det vid olika tidpunkter upplagda svenska tonnaget, frånskilts de 20 fartyg om 15,590 tons bruttodräktighet, som den 1 mars 1933 vore säsongmässigt upplagda. Det framginge av undersökningen, att den vida övervägande delen av det upplagda tonnaget utgjordes av tramptonnage och av fartyg med en ålder av 25 år eller mera.

Kommerskollegium anför härefter följande.

Allmänna synpunkter.

Den sjöfartsekonomiska utredningen måste anses hava givit vid handen, att den kris, som näringslivet genomgått, och som ännu icke kunde anses hava upphört för sjöfarten, för denna senares vidkommande, särskilt för vissa delar därav, medfört mycket betänkliga verkningar. Vår linjefart syntes kunna sägas hava, om än i viss utsträckning under ganska betydande svårigheter, rätt sig förhållandevis tillfredsställande. Däremot hade i avsevärd utsträckning vår trampfart, på grund av otillfredsställande driftsresultat under en följd av år, kommit i ett prekärt läge. Trots att förhållandena på fraktmarknaden av samverkande orsaker under de sista månaderna av år 1935 undergått viss förbättring, vilken dock under början av innevarande år ej oväsentligt försvagats, och även om denna förbättring skulle visa sig bliva för någon längre tid bestående, hade trampfartens ekonomi dock genom krisens långvarighet i betydande omfattning blivit så ansträngd, att en sanering av densamma och en konsolidering av trampföretagen blivit nödvändig. För ifrågasvarande sanering erfordrades enligt de sakkunnigas och kollegii mening oundgängligen visst stöd av statsmakterna. Att sådant stöd från

sjöfartens sida nu önskades tedde sig mycket naturligt jämväl i betraktande därav, att dels omfattande stödåtgärder under krisen kommit andra näringsgrenar till del, dels sjöfarten hittills i stort sett icke erhållit särskilt stöd av någon art.

Såsom en principiell utgångspunkt vid utformningen av de stödåtgärder, som sålunda syntes böra komma till stånd, borde gälla, att desamma, i den mån som kunde påvisas vara erforderligt, kunde komma även linjefarten till godo. Väl föreläge i sistnämnda avseende, såsom av det föregående framginge, icke i stort sett något utpräglat behov av särskilda åtgärder, men detta gällde dock blott såsom regel, och därjämte kunde förhållandena, så labila som de alltjämt finge anses vara, taga en sådan utveckling, att stödbehovet, särskilt på vissa områden, kunde bliva mera framträdande jämväl för linjefartens vidkommande.

Såsom en riktpunkt för sina överväganden rörande de former, eventuella stödåtgärder borde givas, hade kollegium såväl som de sakkunniga haft önskvärdheten av att, innan ens frågan om subsidier till sjöfarten närmare dryftades, det måtte undersökas, huruvida icke andra utvägar att komma bekrämda grenar av sjöfarten till hjälp förefunnnes. Tillika hade kollegium och de sakkunniga redan vid undersökningarnas påbörjande haft klart för sig, att det här gällde icke blott att finna former för lämnande av stöd under de just nu och sedan flera år rådande krisförhållandena utan jämväl att söka se till vad som tilläventyrs kunde och borde göras för att på mera lång sikt lämna den svenska sjöfarten erforderligt stöd. Därvid hade kollegium och de sakkunniga bland annat övervägt frågorna om åvägabringande av premie för nedskrotning av fartyg samt exportförbud å fartyg. Dessa överväganden hade emellertid givit vid handen, att åtgärder i dessa avseenden i varje fall för närvarande icke syntes böra ifrågakomma. Vid de fortsatta övervägandena rörande de former, eventuella stödåtgärder borde givas, hade befunnits erforderligt att inhämta ett uttalande från Sveriges redareförening. Detta uttalande hade förutsatts skola beträffande stödåtgärdernas utformning innefatta riktlinjer, varom enighet bland redarne kunde anses förefinnas.

I anledning härav hade redareföreningen i skrivelse den 30 september 1935 meddelat, att vid behandling av ett under utredningen framkommet förslag, att understöd skulle lämnas i form av direkt subvention, styrelsen för föreningen funnit, att dylik form av statsunderstöd för närvarande borde undvikas. En lämplig utväg hade styrelsen däremot ansett finnas i det vid frågans behandling hos kollegium ävenledes framförda förslaget om stödlån åt rederier, som visade, att de för upprätthållandet och fortsättandet av fartygens drift därav vore i behov. Detta förslag hade avsett beviljande av räntefria driftslån baserade på visst belopp per ton och utan att säkerhet behövde ställas. Dessa lån skulle hava till syfte att garantera de driftskostnader, som vore erforderliga för att hålla rörelsen i gång i avbidan på bättre tider.

Kollegium hade med de sakkunniga haft överläggningar om det nu angivna uppslaget. De sakkunniga hade efter närmare övervägande befunnits eniga

med kollegium därutinnan, att ett realiserande i oförändrad form av förslaget ifråga stode subventionslinjen så nära, att förslaget praktiskt taget måste karakteriseras såsom subventionering, ehuru i något modifierad form. Enighet hade ock vunnits däri, att man därför åtminstone tillsvidare icke borde föreslå detta uppslags realiserande i oförändrad form. Emellertid hade förslaget befunnits böra med vissa jämkningar, avseende undanröjande av subventionskaraktären, ligga till grund för en av de viktigaste av de stödåtgärder, som ansetts böra ifrågakomma.

Det otillfredsställande läget inom företrädesvis svensk trampfart karakteriserades i första hand genom under en följd av år bristande balans mellan inkomster och utgifter i rörelsen, d. v. s. i stor utsträckning förekommande driftunderskott eller, där driftöverskott förekommit, alltför låga sådana.

Genom driftunderskotten, särskilt där sådana förekommit under en följd av år, hade företagens likviditet blivit ansträngd eller otillfredsställande. Även om den omfattning, vari likviditetssvårigheter förefunnes, icke kunde anses vara sådan, att en allmän likviditetskris kunde sägas föreligga inom trampfarten, måste dock med stöd av den förebragta utredningen konstateras, att svårigheter av denna art förekomme i betydande utsträckning.

De slutförda statistisk-ekonomiska undersökningarna rörande sjöfarten hade vidare visat, att bokföringsvärdena på fartygen, särskilt inom trampflottan, i stor utsträckning låge väsentligt över de antagliga marknadsvärdena, ett förhållande som säkerligen främst hade sin orsak i att de otillfredsställande driftresultaten under jämförelsevis lång tid icke lämnat rum för tillräckliga eller ofta ens några avskrivningar å tonnaget. Härigenom och genom andra på frågan inverkan faktorer hade företagens allmänna ekonomiska ställning blivit i många fall undergrävd och i andra, i betydande antal förekommande fall avsevärt försvagad.

En konsekvens härav hade i sin tur slutligen blivit, att vår trampflotta i väsentlig omfattning arbetade med omodernt tonnage, vilket att döma av föreliggande utredning i varje fall genomsnittligt sett vore mindre konkurrenskraftigt och mindre räntabelt än det mera moderna.

Det vore påtagligt, att det snabbast verkande stödet för sjöfarten under angivna förhållanden vore rena subsidier, vare sig genom direkta bidrag i den ena eller den andra formen eller genom räntefria lån, beträffande vilka ställande av säkerhet icke påfordrades av vederbörande. En av orsakerna till det svåra konkurrensläget på den internationella fraktmarknaden vore nämligen den vittgående subsidiering av sjöfarten, som i åtskilliga av de större sjöfartsländerna ägt och alltjämt ägde rum. De strävanden, som förekommit i syfte att inskränka på eller helt få bort denna subsidiering, hade hittills tyvärr icke lett till resultat, och det torde icke få anses uteslutet, att den tidpunkt kunde komma, då även Sverige kunde tvingas att taga under övervägande beträdandet av samma väg som ifrågavarande sjöfartsländer. Sverige hade emellertid sedan länge jämte övriga nordiska länder gått i spetsen för motståndet mot subsidieringen och för strävandena efter deras inskränkning.

Under sådana förhållanden och då sjöfarten själv icke syntes önska subsi-

diering, förrän sådan av förhållandenas egen makt på ett oeftergivligt tränande sätt framtvingades, hade det syntts kollegium som om andra utvägar först borde prövas för lämnande åt sjöfarten av det stöd, varav den otvivelaktigt nu vore i behov.

Med utgångspunkt härifrån gällde det att nu finna en sådan form för hjälp till självhjälp, som utan att utgöra egentlig subvention skulle bereda vissa grenar av sjöfarten i någon mån förbättrade existensvillkor, till dess en mera varaktig förbättring i sjöfartsläget kunde komma att inträda.

Stödlån.

Kommerskollegium hade i detta syfte, efter samråd med de sakkunniga såväl i princip som i detalj, funnit sig böra föreslå tillskapandet av en lånefond, ur vilken redare — både tramp- och linjeredare — som styrkte sig vara i behov av det med fonden avsedda stödet, skulle kunna erhålla billiga lån till konsolidering av sin ställning. Medel härtill hade kollegium ansett böra kunna ställas till förfogande från rederilånefonden, vars kapitaltillgång på grund av särskilda förhållanden för närvarande till stor del låge outnyttjad. Kollegium hade tänkt sig en rent tillfällig uppdelning av denna fonds användningsområde på sätt som kollegium i fortsättningen av sitt betänkande komme att närmare angiva.

Följande *huvudprinciper* hade syntts kollegium böra läggas till grund för utformandet av den avsedda låneverksamheten.

Stödätgården måste till en början så anordnas, att den icke medverkade till en skärpning av konkurrensen mellan svenska redare. Härav följde i första rummet, att företaget, som icke befundes livsdugliga och som genom lån skulle beredas möjlighet att fortsätta en icke ekonomiskt sund verksamhet till förfång för andra rederier, givetvis icke borde få ifrågakomma till lån.

Stödätgården borde vidare vara av beskaffenhet att komma den sjöfart såsom sådan till godo, vilken avsåges att stödjas. Lån borde därför icke utlämnas på sådana villkor, att detsamma, utan att komma det understödda företaget såsom sådant till avsedd hjälp, huvudsakligen endast beredde intressenterna i företaget (bolagsstyrelse, bank eller andra) tillfälle att avveckla förlustbringande engagemang genom att överflytta dessa på staten.

Lånen borde få karaktären av amorteringslån och borde självfallet för att bli till någon verklig hjälp göras så fördelaktiga som möjligt.

Vad räntefrågan anginge kunde lånen visserligen icke — såsom det förut angivna förslaget avsett — få vara räntefria utan borde löpa med ränta, men räntan borde sättas så låg som vore möjligt utan att lånet finge karaktär av subvention. Räntan borde därför ligga nära den lägsta ränta, vartill staten för närvarande kunde upptaga långtidslån. Kollegium hade med de sakkunniga ansett sig böra föreslå räntesatsen tillsvidare till 3 procent. Allenast med en så pass låg procentsats som den nämnda kunde de lån, varom här vore fråga, bli till något verkligt gagn ur här aktuella synpunkter. Till viss ytterligare anordning beträffande räntesatsen återkomme kollegium i det följande.

Bestämmelserna rörande amorteringstiden för stödlånen borde göras möjligast smidiga. Det borde därför läggas i Kungl. Maj:ts hand att därom närmare förordna i varje särskilt fall. Regelmässigt borde räknas med en lånetid av 8 år med 3 års amorteringsfrihet.

Beträffande ränta å och amortering av lånen borde vid sidan av de

huvudregler, som enligt vad nu framhållits syntes böra vara gällande för desamma, befogenhet föreligga för Kungl. Maj:t att i fall, där på grund av särskilda omständigheter så prövades skäligt, meddela sådana jämkningar *dels* beträffande räntesatsen, att ränta icke behövde erläggas under ett eller flera av de regelmässigt amorteringsfria åren (tre år), under villkor emellertid av sådan kompensation härför i form av i motsvarande mån högre ränta under återstående delen av lånetiden, att genomsnittsräntan för hela lånetiden icke understege förut angivna 3 procent, *dels ock* beträffande amorteringen av lån, att lånetiden måtte, där särskilda omständigheter därtill föranledde, utsträckas intill 10 år, med frihet för Kungl. Maj:t tillika såväl vid 8 års som vid 10 års löptid för lånen att utsträcka den amorteringsfria tiden utöver 3 år, dock högst intill halva lånetiden.

Avsikten med lån av i huvudsak nu angivna karaktär vore att tillgodose behovet av en snabbt verkande stödåtgärd av tillfällig natur. Genom de jämförelsevis förmånliga lånevillkoren skulle anlitalet av sålunda erbjudna lånemöjligheter kunna bli till gagn ej blott för rederier, som befunne sig i likviditetssvårigheter, utan även för vissa i sådant hänseende än så länge bättre ställda rederier, som på grund av de under senaste tid och alltjämt rådande internationella förhållandena inom sjöfarten bedrivit och fortfarande bedreve en mer eller mindre förlustbringande rörelse. Likviditetsundersökningen hade visat, att för ett icke obetydligt antal rederier, även i jämförelsevis likvid ställning, driftsresultaten för undersökningsåren varit sådana, att även den begränsade förmån, som stödlånen för dessa rederier komme att erbjuda, skulle kunna bli av viss betydelse. Det borde ej heller bortses från betydelsen av att rederierna genom att staten, på sätt här ifrågasatts, försköte driftskapital, komme i lugnare arbetsförhållanden.

Det förutsattes, att de driftslån, varom här vore fråga, skulle komma till nytta även i samband med sanering eller rekonstruktion av företag, vars allmänna ekonomiska läge bland annat på grund av särskilt höga bokföringsvärden å tonnaget vore sådant, att särskilda åtgärder i saneringssyfte vore erforderliga och möjliga, exempelvis genom engångsavskrivning å tonnaget i förening med nedsättning av aktiekapitalet. I dylika fall borde verkställande av här åsyftade saneringsåtgärder överhuvud taget utgöra förutsättning för beviljande av stödlån.

Det torde vidare kunna förekomma fall, då utrangering av äldre tonnage och anskaffning i dess ställe av modernare secondhandtonnage eller nybyggt tonnage stode i sådant sammanhang med företags allmänna sanering, att stödlån för detta ändamål finge anses motiverat. Den slutliga prövningen av frågan om stödlån i dylika fall torde dock alltid böra föregås av yttrande från Svenska skeppshypotekskassan.

Man torde därjämte särskilt kunna utgå ifrån, att här ifrågavarande lån skulle kunna komma till gagnelig användning för underlättande av sådan rekonstruktion eller sanering av företag, som skedde genom åvägabringande av, eventuellt jämte nyssnämnda saneringsåtgärder, ackord med fordringsägare.

Lån i samband med ackord torde böra beviljas allenast där, å ena sidan, gäldenärens ställning på grund av krisen blivit så försämrad, att skulderna överstege värdet av tillgångarna, och, å andra sidan, det med hänsyn till ackordets beskaffenhet och omständigheterna i övrigt syntes sannolikt, att han efter ackordets genomförande skulle kunna fortsätta att bedriva sin rörelse och därunder göra rätt för sig.

Med avseende å ackordet torde vidare, såvitt särskilda omständigheter ej annat föranledde, böra gälla, att gäldenärens skulder skulle genom ackordet så nedbringas, att skuldsumman, om däri inräknades någon del av stödlånet, icke överstege tillgångarna enligt sakkunnig värdering, att ackordet

skulle omfatta jämväl fordran, för vilken ställts säkerhet i form av pant eller inteckning, till den del säkerheten kunde antagas ej förslå till fordringens gäldande, att i samband med ackordet skulle betalas förfallen utskyld och ränta å nyss nämnd fordran, i den mån säkerheten beräknades förslå även till räntans gäldande, såvida icke borgenären medgäve, att räntan finge innestå, samt utfäste sig att under minst två år från dagen för stödlånets beviljande icke indriva fordringen, att ackordet icke finge innebära nedsättning av i gäldenärens rörelse anställdas lönefordran till lägre belopp än dessa varit berättigade att utfå i händelse av konkurs, samt att de i ackordet deltagande borgenärerna icke måtte i ackordet erhålla mer än sjuttio procent av fordringsbeloppet. I övrigt torde det böra få ankomma på Kungl. Maj:t att föreskriva de ytterligare villkor rörande stödlåns i samband med ackord beviljande, utbetalande och tillgodonjutande, som kunde befinnas av omständigheterna i varje särskilt fall påkallade.

Kravet på att efter förhållandena tillfredsställande säkerhet för erhållet lån skulle ställas borde icke eftergivnas. Givetvis borde härvid nöjaktig fartygsinteckning godtagas. Från de sakkunnigas sida hade härutinnan, med hänsyn till den enligt deras mening berättigade farhågan att vid en alltför sträng praxis i fråga om säkerhetsprövningen hela stödaktionens värde och effektivitet skulle vedervågas, framhållits angelägenheten av att fordringarna på inteckningssäkerhetens beskaffenhet icke överdrevs. Enligt de sakkunnigas mening borde, först där efter en nog så välvillig prövning av inteckningssäkerheten denna likväl icke befunnas tillfyllest, vid sidan därav borgen påfordras. Därest icke någon inteckningssäkerhet kunde presteras, komme givetvis borgenssäkerhet under alla förhållanden i fråga.

Kollegium, som liksom de sakkunniga förutsatte, att den slutliga prövningen av säkerheten skulle, i likhet med vad som gällt i fråga om de s. k. sociallånen, ankomma på Kungl. Maj:t efter vederbörandes hörande, ville för sin del, på av de sakkunniga angivna skäl, icke motsätta sig realiserandet i huvudsak av de av de sakkunniga sålunda förordade grunderna för säkerhetsprövningen. Att i förevarande sammanhang under de av de sakkunniga angivna förutsättningarna uppställa fordran på borgenssäkerhet tedde sig naturligt även ur den synpunkten, att det måste anses sunt, att vederbörande rederiintressenter, som skulle handhava av staten på angivna villkor utlånade medel, också själva ställde sig som garantier för att ej hela stödaktionen bleve ett från början fåfängt och för staten rent förlustbringande försök eller ock framskaffade andra, som ville och kunde lämna motsvarande garanti. Beträffande borgenssäkerhetens beskaffenhet hade det syntts lämpligt, att det medgäves uppdelning av borgensansvaret på sådant sätt, att lånet i avseende härå uppdelades i flera eller färre delar med solidarisk borgen av två eller flera personer för varje delbelopp. Härigenom skulle säkerligen företagens möjligheter att ställa säkerhet avsevärt underlättas, utan att staten behövde taga några under för handen varande förhållanden oskäliga förlustrisker.

De förevarande lånens karaktär torde motivera vissa alldeles särskilda villkor för deras fortsatta tillgodonjutande.

Sålunda borde förutsättas, att den rederirörelse, för vilken lån beviljats, under lånetiden bedrevs i huvudsakligen samma omfattning som den, med hänsyn till vilken lånet beviljades. Skulle rörelsen inskränkas till nämnvärt mindre omfattning, borde det få bli beroende på Kungl. Maj:ts beslut om eller i vad mån lånet fortfarande måtte få tillgodonjutas.

Under de år amortering icke förekomme — härmed avsåges icke alltid de enligt lånevillkoren amorteringsfria åren, enär låntagare ju vore oför-

hindrad att även under dessa år verkställa amortering — borde utdelning till aktieägare icke få äga rum. Sedan lånet börjat amorteras och så länge ännu belopp därav utestode oguldet, borde utdelning kunna få äga rum, dock med ett till 5 procent fastställt maximum. Utdelning borde emellertid i angivna läge få ifrågakomma allenast så länge som företaget oklanderligt fullgjorde sina skyldigheter med avseende å statslånet samt företagit normala avskrivningar å tonnaget och annan egendom.

Självfallet måste de företags verksamhet, vilka erhållit här ifrågasatta stödlån, under lånens löptid underkastas viss kontroll från statens sida. Lånen torde, liksom motsvarande lån inom andra områden, böra handhas av statskontoret. I nyssnämnt kontrollsyfte borde föreskrivas, att företag, som erhållit lån, skulle årligen inom tid och på sätt, som av statskontoret efter samråd med kommerskollegium bestämdes, dels styrka, att företagets rörelse bedreves ändamålsenligt, dels avgiva redogörelse för företagets drift och ekonomiska ställning, därvid det borde vara ämbetsverken förbehållet att genom utsänt ombud besiktiga företagets fartyg samt, där särskild anledning därtill syntes föreligga, taga del av företagets handelsböcker med tillhörande verifikationer. Företaget torde vidare böra, innan någon del av lån utbetalades, av statskontoret tillförbindas att underkasta sig de ändrade bestämmelser beträffande kontrollen av ifrågavarande företag, som kunde av Kungl. Maj:t meddelas.

Bruste låntagare i honom åliggande förpliktelser i fråga om räntelikvid, amortering eller säkerhetens tillfredsställande vidmakthållande, borde statskontoret äga förklara lånet genast eller inom viss tid, helt eller delvis, förfallet till betalning. Enahanda befogenhet för statskontoret borde föreligga jämväl för det fallet, att låntagaren underlåte att uppfylla någon honom i lag eller reversen eljest ålagd förpliktelse.

Därest företagets rörelse icke dreves på tillfredsställande sätt eller lånets beviljande föranletts av sviklig uppgift eller sådana förhållanden inträffat, att låntagaren med hänsyn till det med lånet avsedda ändamålet uppenbarligen icke längre borde få tillgodonjuta detsamma, torde statskontoret böra hava att efter samråd med kommerskollegium härom göra anmälan till Kungl. Maj:t med förslag, huruvida och i vad mån lånet genast skulle återbetalas.

Redan förut hade framhållits, att vid låns beviljande det borde tillses, att sådana lån icke tillgodokomme företag, som icke kunde anses livsdugliga.

Utöver detta uppenbara krav på beskaffenheten av det företag, som ifrågakomme till lån, torde härutinnan böra ytterligare gälla i huvudsak följande grundprinciper för förekommande prövning av låneansökningar.

Företag borde för att kunna komma i fråga till stödlån av här avsett slag vara av sådan karaktär, att dess huvudsakliga verksamhet vore rederirörelse. Rörelsen borde vidare avse huvudsakligen sjöfart i utrikes fart och borde av företaget självt eller, vid rekonstruktion, av motsvarande ursprungliga företag hava bedrivits under viss tid före ingången av år 1936, förslagsvis under minst 3 år därförinnan.

De svårigheter för företaget, som föranledde behovet av ekonomiskt bistånd, skulle hänföra sig till sjöfartskrisen. Företaget borde, så långt möjligt, konstateras hava självt gjort vad på företaget skäligen ankommit för övertvinnande av svårigheterna samt i övrigt finnas förtjänt av bistånd. Detta senaste villkor hade särskilt understrukits från segelfartygshåll.

Slutligen borde allmänt såsom villkor för erhållande av lån gälla, att det kunde förväntas, att företaget, därest avsett bistånd lämnades, skulle kunna varaktigt fortsätta att bedriva sin rörelse.

Vid prövningen av företags stödvärdighet i konkurrens med andra stödsökande borde givetvis största hänsyn tagas till beskaffenheten av det ton-

nage, med vilket företaget bedreve sin rörelse, liksom till en sådan omständighet som att företaget vidtagit åtgärder för tonnageets modernisering exempelvis genom nedskrotning av äldre fartyg och anskaffande av annat bättre tonnage i det förras ställe.

Vid övervägandet av frågan om de medel, som erfordrades för bestridande av den nu föreslagna lånerörelsen, hade kommerskollegium funnit lämpligt att rederilånefonden, i varje fall till en del, skulle anlitas för ändamålet.

Bestämmelser rörande rederilånefonden, vars kapital numera uppginge till mellan 22 och 23 miljoner kronor, vore meddelade i kungörelsen den 18 maj 1928 (nr 129) angående allmänna villkor och bestämmelser för lån från fonden för rederinäringens understödjande (rederilånefonden) samt i kungörelsen den 22 juni 1934 (nr 379) om viss ändring i nämnda kungörelse, vilken ändring innefattade sänkning av räntan å lån från fonden från tidigare gällande fem till fyra och en halv procent.

Under det att tidigare lån från denna fond i största utsträckning och nästan uteslutande lämnats för anskaffande av fartyg, mestadels nybyggnad av fartyg, hade på senaste tid rederilån för anskaffande av fartyg sökts och medgivits allenast i mycket begränsad omfattning samt regelmässigt avsett secondhand-fartyg eller, där det gällt nybyggnad av fartyg, endast mindre fartyg. I övrigt hade lån utlämnats såsom stöd i allmänhet för rederirörelsen såsom sådan utan sammanhang med fartygsköp. På den sista tiden hade lån från fonden för vare sig det ena eller det andra ändamålet varit i mycket ringa grad eftersökta, varför för närvarande och för den närmaste tiden avsevärda kapitalbelopp stode till förfogande för utlämnande av nya lån. Enligt meddelande från statskontoret beräknades sålunda för nya lån vara disponibla den 31 mars 1936 7,091,500 kronor och den 30 september samma år, bortsett från lån, som dessförinnan kunde komma att beviljas, omkring 8,091,500 kronor. Låneansökningar, som skulle vid närmast förestående prövning komma under bedömande, avsåge ett sammanlagt belopp av allenast 540,000 kronor. Att beakta vore emellertid, att de disponibla medlen torde kunna genom ianspråktagande av för beviljade men ej lyftade lån reserverade medel komma att ökas med omkring 900,000 kronor.

Att på senaste tiden efterfrågan på lån från rederilånefonden varit ringa hänförde sig närmast till tre orsaker.

Ett av skälen till detta förhållande vore otvivelaktigt, att enligt gängse praxis lån icke utlämnades från rederilånefonden för anskaffande av fartyg i fall, där lån från skeppshypotekskassan kunde och med hänsyn till rationell uppdelning av lånerörelsen mellan nu nämnda två låneinstitut jämväl borde ifrågakomma.

Ett annat skäl till det ringa anlitaandet av rederilånefonden vore lika otvivelaktigt den för denna fonds egentliga syfte, rederinäringens understödjande, jämförelsevis höga räntan å lån från fonden.

Det torde vidare, för det tredje, få anses sannolikt, att de stränga fordringarna på säkerhet för utlämnade rederilån åtminstone i viss omfattning verkat hämmande på efterfrågan på lån från fonden.

Vad förstnämnda förhållande anginge, vore det uppenbart, att någon principiell ändring i gällande praxis beträffande uppdelningen av låneverksam-

heten mellan de två låneinstituten, skeppshypotekskassan och rederilånefonden, icke borde ifrågakomma.

Kollegium ville i detta sammanhang erinra om att Kungl. Maj:t genom beslut den 25 april 1930 uppdragit åt statskontoret och collegium att verkställa undersökning rörande *frågan om rederilånefondens eventuella avveckling eller omläggning och nedskärning* samt i sinom tid inkomma med gemensamt yttrande i ärendet.

Kollegium, på vilket ämbetsverk det givetvis närmast ankommit att verkställa förberedande utredning i anledning av förenämnda uppdrag, hade genom särskilda skrivelser den 27 maj 1930 berett tillfälle åt en var av följande företag och sammanslutningar att yttra sig i ärendet, nämligen styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Sveriges segelfartygsförening och Sveriges varvsindustriförening. Från samtliga dessa, utom segelfartygsföreningen, hade ock yttranden inkommit.

Styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan (yttrande i juni 1930) hade erinrat, hurusom lån från kassan beviljades endast för maskindrivna fartyg och i främsta rummet för byggande av nya eller modernisering av äldre fartyg. Vid rederilånefondens tillkomst hade visserligen uttalats, att fonden huvudsakligen vore avsedd för skeppsfarten på utrikes orter och särskilt i avlägsna farvatten. Men å andra sidan hade medgivits, att rederiföretag för inrikes sjöfart undantagsvis finge understödjas med lån ur fonden. Något förbud mot beviljande av lån till förvärvande av gammalt tonnage funnes icke. Även för segelfartyg kunde lån erhållas ur fonden. Om sålunda skeppshypotekskassans och rederilånefondens verksamhetsområden till väsentlig del sammanföll, förefunnes dock utan tvivel särskilt för den mindre sjöfarten ett lånebehov, som ej kunde tillgodoses av skeppshypotekskassan. Det ville därför förefalla styrelsen som om man borde stanna vid en omläggning av rederilånefonden så, att dess låneförmedling begränsades att avse låneunderstöd utanför ramen för skeppshypotekskassans verksamhet. Härvid syntes en nedskärning av fondens kapitalbelopp kunna ske. Då emellertid sjöfartsnäringsen för det dåvarande arbetade under mycket tryckta konjunkturen samt när lån ur rederilånefonden kunde erhållas på något billigare villkor än från skeppshypotekskassan, kunde starkt ifrågasättas, huruvida tidpunkten för en sådan omläggning då kunde anses lämplig. Snarare syntes man böra avvakta ett gynnsammare ekonomiskt läge, innan man undandroge rederinäringsen det stöd, som rederilånefonden erbjöde.

Jämväl i övriga avgivna yttranden hade, under hänvisning särskilt till rådande depressionsläge för sjöfarten, hemställts att rederilånefonden måtte bibehållas i orubbat skick. För egen del hade collegium — i samband med avgivande den 24 december 1931 av utlåtande angående bland annat uppskov med amorteringar å lån från rederilånefonden — anmält förevarande utredningsfrågas allmänna läge och därvid framhållit, att med hänsyn till den korta tid — då ännu ej fullt två kalenderår — varunder skeppshypotekskassan varit i verksamhet, några mera vägledande erfarenheter i fråga om densamma givetvis då ännu icke kunnat vinnas. Vid sådant förhållande hade det synts collegium som om slutligt ståndpunktstagande i fråga om rederilånefondens framtida eventuella avveckling eller omläggning och nedskärning för det dåvarande knappast vore möjligt.

I proposition nr 119 till 1932 års riksdag angående bemyndigande för Kungl. Maj:t att i vissa fall medgiva utsträckning av lånetiden för lån från fonden för rederinäringsens understödjande hade denna utredningsfrågas läge

jämväl anmälts för riksdagen, därvid föredragande departementschefen, efter att i korthet hava sammanfattat i saken gjorda uttalanden, anført, att även enligt hans mening ett för sjöfartsnäringen gynnsammare ekonomiskt läge borde avvaktas, innan den förevarande frågan upptoges till avgörande. Detta uttalande hade icke föranlett erinran från riksdagens sida.

Den efter hand starkt minskade anskaffningen av nytt tonnage i förening med det allmänna räntelägets förändring samt vissa överväganden i samband med prövningen i slutet av oktober 1932 av då föreliggande rederilåneansökningar hade föranlett collegium att den 1 november 1932 rikta en förnyad skrivelse till styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan, däri från collegii sida anhållits om meddelande, huruvida sedan tidpunkten för styrelsens förra skrivelse i ämnet (juni 1930) inträffat någon omständighet, som enligt styrelsens åsikt dåmera gäve anledning till annan uppfattning av nu ifrågakommande spörsmål än som kommit till uttryck i styrelsens oförmällda tidigare skrivelse.

I anslutning till denna förfrågan från collegii sida hade Skeppshypotekskassans styrelse inkommit till collegium med förnyat, den 13 december 1932 dagtecknat yttrande i ämnet, däri styrelsen, efter att hava erinrat om innehållet av sin föregående skrivelse, anført följande:

'Sedan detta skrevs har läget för rederinäringen ytterligare försämrats. Frakterna hava fortsatt att falla och antalet upplagda fartyg har ökat. Några tecken till ljusning kunna icke heller nu spåras. Rederinäringen behöver därför allt fortfarande hela det stöd från statsmakternas sida, som den kan få. Då lån från rederilånefonden alljämt kunna erhållas till något lägre ränta än från skeppshypotekskassan, skulle därför samma skäl som tidigare tala för rederilånefondens bibehållande i oförändrat skick.

Om skeppshypotekskassans styrelse detta oaktat nu finner sig böra intaga en annan ståndpunkt i fråga om eventuell avveckling eller omläggning och nedskärning av rederilånefonden beror detta på hänsyn till kassan själv och dess rörelse. Kassan hade vid sin start ingen större svårighet att disponera valutan för sitt första obligationslån, och kassan såg sig till och med senare föranlåten att emittera ytterligare ett obligationslån. De lån, som av rederilånefonden lämnades på låneobjekt, som föllo inom ramen för kassans verksamhet, hava på grund av sina begränsade belopp hittills varit av mindre betydelse ur kassans synpunkt.

Nu hava emellertid förhållandena fullständigt ändrats. Nybyggnadsverksamheten har, åtminstone vad beträffar svenska fartyg, nästan helt upphört. Vidare börja amorteringarna å de av kassan beviljade lånen, vilka amorteringar hittills varit tämligen obetydliga, att i allt större utsträckning inflyta. Kassan kommer därför inom kort att hava avsevärda medel disponibla för utlåning. Å andra sidan äro de billigare lånevillkor, som rederilånefonden erbjuder i jämförelse med kassan, under nu rådande dåliga tider av den betydelse att, såsom också erfarenheten visat, det torde komma att bliva förenat med stora svårigheter för kassan att placera sina tillgängliga medel, om icke någon ändring vidtages i bestämmelserna rörande rederilånefondens verksamhetsområde.

En fullständig avveckling av rederilånefonden tror styrelsen dock ej böra ifrågakomma. Dels anser nämligen styrelsen fortfarande, att det ur synpunkten att bibehålla förtroendet för kassans obligationer är angeläget, att begränsningarna i kassans utlåningsverksamhet såsom hittills strängt iakttagas, och dels kommer, för den händelse denna synpunkt beaktas, det alltid att finnas ett lånebehov, som ej skulle kunna tillgodoses av kassan men väl av rederilånefonden med dess icke så snävt avgränsade villkor för låns beviljande.

Det vill därför förefalla styrelsen, som om man borde stanna vid en omläggning av rederilånefonden, så att dess låneförmedling begränsades att avse låneunderstöd till företag, som falla utom ramen för skeppshypotekskassans verksamhet. En av denna begränsning betingad nedskärning av fondens kapitalbelopp synes då också kunna ske.

Styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan får sålunda tillstyrka att utredning skyndsamt sker rörande de åtgärder, som böra vidtagas för sådan begränsning och nedskärning av rederilånefonden, som här angivits.'

I anledning av det nya läge, vari frågan genom skeppshypotekskassans ifrågavarande skrivelse kommit, hade kollegium genom skrivelse den 19 december 1932 berett envar av samtliga förenämnda sjöfartssammanslutningar och tillika Sveriges allmänna sjöfartsförening tillfälle att så skyndsamt som möjligt avgiva yttrande i ärendet.

I anledning härav hade i början av år 1933 inkommit yttranden från samtliga nyssnämnda sjöfartssammanslutningar. Var och en av sammanslutningarna hade under hänvisning bland annat till rådande sjöfartskris avstyrkt, att några åtgärder för det dåvarande vidtoges för rederilånefondens *avveckling* eller beskärning; Stockholms rederiförening och Sveriges segelfartygsförening hade därjämte åberopat den korta tids erfarenhet, som ännu vunnits beträffande skeppshypotekskassans verksamhet.

Den nu föreliggande frågan angående rederilånefonden kunde uppdelas i två skilda spörsmål, avseende det ena fondens eventuella *avveckling* eller *omläggning* och det andra dess eventuella *nedskärning*.

Vad förstnämnda spörsmål anginge, så skulle ju, som av det föregående framgått, syftet med en *avveckling* eller *omläggning* av rederilånefonden vara att förhindra konkurrens mellan två låneinstitut, varav det ena skulle bedrivas såsom affärsföretag med självständig bärighet och med den relativa bundenhet i fråga om räntan å utlämnade lån, som härav betingades. Förhindrandet av dylik konkurrens skulle, på sätt även styrelsen för skeppshypotekskassan framhållit, kunna ske på sådant sätt, att rederilånefondens låneförmedling begränsades att avse låneunderstöd utanför ramen för kassans verksamhet.

Enligt § 8 i förordningen angående Svenska skeppshypotekskassan den 6 juni 1929 (nr 129) ägde kassan bevilja lån allenast mot säkerhet av in-teckning i fartyg, som vore maskindrivet, och skulle vid prövning av ansökningar om lån i allmänhet företräde lämnas åt fartyg, som vore byggt i Sverige. Enligt § 6 i reglementet för kassan den 22 november 1929 (nr 364) skulle vid prövning av ansökningar om lån iakttagas, att därvid i främsta rummet tillgodosåges framställningar, som avsåge byggande av nya eller moderniserande av äldre fartyg eller eljest finansiering av dylika byggnadsföretag.

Rederilånefonden vore enligt § 1 i kungörelsen angående denna fond den 18 maj 1928 (nr 129) huvudsakligen avsedd för befrämjande av den svenska skeppsfarten på utrikes orter och särskilt i avlägsna farvatten, varför rederiföretag för inrikes sjöfart endast undantagsvis understöddes med lån från fonden. I nämnda paragraf föreskrevs därjämte, att 'därest lån sökes för anskaffande av fartyg, lämnas — under i övrigt lika förhållanden — företräde åt den lånesökande, som låter tillverka fartyget vid svensk verkstad'. Enligt § 3 i samma kungörelse föreskrevs, att kollegium vid avgivande av utlåtande över ansökningar 'äger härvid taga synnerlig hänsyn till sådan ansökning, som avser anskaffande av nytt fartyg, tillverkat vid svensk verkstad'.

Under det att sålunda skeppshypotekskassans verksamhet närmast avsåge lån till nybyggda fartyg eller moderniserande av äldre fartyg, föreläge för

Kungl. Maj:t beträffande rederilånefonden full frihet att lämna lån till det ändamål, Kungl. Maj:t funne mest lämpligt. Till för ett antal år sedan hade visserligen, såsom förut nämnts, på grund av faktiskt föreliggande förhållanden lån till övervägande delen disponerats för nybyggnader men något som helst hinder för Kungl. Maj:t att i fråga om lån ändra praxis föreläge så mycket mindre som vid förarbetena till rederilånefonden någon bundenhet härutinnan icke skapats.

I den riksdagens skrivelse den 18 maj 1903, nr 124, som låge till grund för rederilånefonden och bestämmelserna angående denna, hade riksdagen — efter att hava framhållit fondens huvudsakliga syfte — i fråga om fondens användande för lån till byggnader anfört allenast följande:

'Med hänsyn till önskvärdheten av att den svenska industrien så vitt möjligt tillgodoses, anser riksdagen, att vid utfärdande av bestämmelser angående låns erhållande från fonden det bör tagas under övervägande, huruvida, utan att fondens syfte att stödja och utveckla den svenska rederirörelsen på något sätt intrång, företräde kan, i de fall, då lån från fonden sökes för anskaffning av fartyg, under i övrigt lika förhållanden givas den lånesökande, som låter tillverka fartyg vid svensk verkstad.'

Något företräde för lånesökande, som önskade lån för nybyggnad, framför annan lånesökande antyddes icke vare sig i förarbetena eller i bestämmelserna.

Kungl. Maj:t vore alltså redan nu utan vidare befogad att helt utesluta allt som i rederilånekungörelsen nämndes om lån till nybyggnad och vore sålunda ännu mer befogad att vid prövning av ansökningar om lån från fonden helt handla efter omständigheterna.

I anslutning härtill hade också under senare år lån för nybyggnad eller modernisering av fartyg icke utlämnats från rederilånefonden i andra fall än såvitt anginge mindre fartyg, som saknat intresse för skeppshypotekskassan. Låneutdelningen hade ock, i syfte att utesluta varje tal om någon verklig konkurrens med kassan, under denna tid ägt rum efter erforderligt samråd och under fullt samförstånd med nämnda kassa. För skapande av garantier för framtiden, att dylik konkurrens icke skulle förekomma, erfordrades icke något annat än att i rederilånekungörelsen infördes en uttrycklig bestämmelse därom, att lån från fonden icke utlämnades för ändamål, som låge inom ramen för Svenska skeppshypotekskassans verksamhet och lämpligen borde tillgodoses genom lån från nämnda kassa, samt att styrelsen för kassan alltid skulle före prövningen av ansökningar om lån från fonden avgiva yttrande i ärendet.

Någon annan omläggning av rederilånefonden än den nu angivna syntes i huvudsak icke vara erforderlig för att förekomma den befarade konkurrensen mellan de två nu befintliga låneinstitut, varom här vore fråga.

Då rederilånefonden, alldeles oavsett det speciella behov av lågprocentiga stödlån under den rådande sjöfartskrisen, som här förut angivits och som lämpligen torde kunna tillgodoses genom denna fond, vid sidan av skeppshypotekskassan kunde även under mera normala förhållanden förväntas hava att fylla ett, efter vad det ville synas, allttjämt förefintligt lånebehov för sjöfartens vidkommande, borde enligt kollegii mening en avveckling av densamma icke ifrågakomma. Under förutsättning att räntan å lån från fonden icke sattes alltför hög och kravet på säkerheten för lån hölles inom skäligen gränser, kunde fonden sålunda även i fortsättningen bliva ett värdefullt medel till den svenska sjöfartens understödjande.

De ändamål fonden hädanefter, sett på mera lång sikt, skulle tillgodose kunde enligt kollegii mening sammanfattas sålunda.

Till en början kunde fonden även under mera normala tider väntas bliva erforderlig för rederiföretags förseende med driftskapital mot relativt låg ränta. Uppenbarligen hade, av förarbetena till rederilånefonden att döma, vid dess inrättande tagits sikte på bland annat detta ändamål, vilket alltså borde tillgodoses även under jämförelsevis bättre konjunkturförhållanden.

Skeppshypotekskassan avsåg i främsta rummet att förse rederierna med erforderligt kapital för byggande av nya fartyg eller moderniserande av äldre fartyg. Endast i mindre omfattning avsåges kassan skola lämna lån för anskaffande av s. k. secondhand-tonnage och då endast till dylikt tonnage, som vore jämförelsevis nytt och modernt. Av förarbetena till skeppshypotekskassan och vad som i övrigt förekommit vid behandlingen av frågor rörande kassan framginge nämligen otvetydigt, att dess uppgift närmast vore att verksamt bidra till det svenska tonnagets förnyring och modernisering. I syfte att strävandena att förnygra landets tonnage icke skulle motverkas genom import av alltför gammalt tonnage föresloge kollegium i det följande importförbud på fartyg av högre ålder än 20 år. Beträffande import av fartyg av yngre åldersklasser föresloges skärpta bestämmelser rörande tonnagets beskaffenhet. Under särskilda omständigheter kunde emellertid införande till riket av äldre fartyg än sådana, för vilka lån kunde erhållas från skeppshypotekskassan, utgöra ett fullt legitimt behov, för vars tillgodoseende i viss utsträckning rederilånefonden borde liksom hittills tillhandagå med lån. Prövningen av ansökningar om lån för nu åsyftade ändamål krävde givetvis den största omsorg, och syntes härvid, liksom överhuvudtaget vid prövning av ansökan om lån från fonden, den största uppmärksamhet böra ägnas åt prövningen av de allmänna förutsättningarna hos det lånesökande företaget för ett tillfredsställande bedrivande av rederirörelse.

Skeppshypotekskassans verksamhet avsåg endast maskindrivna fartyg. Lån till segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin utlämnades sålunda icke av kassan. Ej heller utlämnade kassan i regel lån till mindre maskindrivna lastfartyg. Överhuvudtaget skulle den mindre fraktfarten undandragas lånemöjligheter under statens medverkan, om rederilånefonden avvecklades. Tillgodoseende av den mindre svenska skeppsfarten på utrikes orter utgjorde därför det tredje ändamål, varför rederilånefonden vore behöflig.

Kommerskollegium framhåller i detta sammanhang, att kollegium den 9 december 1935 avgivit yttrande över ett av tillkallade sakkunniga avgivet betänkande med förslag till åtgärder för minskande av arbetslöshetens verknings i Bohuslän, därvid bland annat föreslagits *upprättande av en särskild fond å 500,000 kronor, avsedd för byggande inom länet av mindre fraktbåtar upp till högst 200 tons lastförmåga*, samt att kollegium därvid under hänvisning till den ännu pågående utredningen rörande den svenska sjöfartsnäringen förklarar sig anse de sakkunnigas förslag i ifrågavarande del icke böra föranleda någon åtgärd i då förevarande sammanhang. Kollegium anför i anslutning härtill följande.

De av kollegium tillkallade sakkunniga vore eniga med kollegium därom, att det lånebehov, som kunde anses föreligga samt avse förnyelse efter hand och modernisering av det mindre lasttonnaget, utan olägenhet kunde tillgodoses genom rederilånefonden, vars tillämpningsområde därvid givetvis icke finge inskränkas allenast till tonnage, hemmahörande i visst eller vissa län,

utan måste avse detta tonnage inom hela landet samt för övrigt borde kunna utsträckas att avse nybyggnad av mindre lastfartyg upp till 200 à 300 tons lastdrygheit. Uppmärksammas borde emellertid i detta sammanhang, att rederilånefonden avsett och alljämt torde böra avse befrämjande av den svenska skeppsfarten på utrikes orter, varför rederiföretag för inrikes sjöfart hädanefter liksom hittills endast undantagsvis torde böra understödjas med lån från fonden.

Kommerskollegium meddelar härefter, att kollegium och de sakkunniga beträffande rederilånefondens angivna syfte och verksamhetsområde såväl i fråga om vanliga lån som beträffande s. k. stödlån haft samråd med några ledamöter av styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan, vilka därvid icke haft erinran att framställa mot de framlagda förslagen, därvid emellertid understrukits, vad ock redan uttryckligen förutsatts, nämligen att, vare sig nybyggnadslån från rederilånefondens medelstillgång ifrågasattes till mindre lastfartyg om 200 à 300 tons lastdrygheit eller i undantagsfall stödlåneansökan avsåge större fartyg, skeppshypotekskassans styrelse före ärendets avgörande borde hava beretts tillfälle att yttra sig i ärendet. Enahanda förfarande torde jämväl böra iakttagas, då lån från rederilånefonden avsåge anskaffande av second-handfartyg.

Med beaktande av vad sålunda anförts föreslår kommerskollegium vissa *ändringar i nu gällande kungörelse rörande rederilånefonden*. Förutom det redan motiverade förslaget om intagande i kungörelsen av föreskrift, att lån icke må utlämnas för ändamål, som ligger inom ramen för Svenska skeppshypotekskassans verksamhet och lämpligen bör tillgodoses genom lån från nämnda kassa, ifrågasättes därvid bland annat dels nedsättning från 4 1/2 till 4 procent av räntan å lån från fonden, dels ock utsträckning, i vissa fall, av lånetiden.

I fråga om räntenedsättningen framhåller kollegium, att, om fonden skall fylla sin uppgift, högre ränta än fyra procent under nuvarande allmänna ränteläge icke borde ifrågakomma.

I fråga om återbetalning av lån från fonden gäller för närvarande, att sedan lån innehafts under två år från första lyftningsdagen, skall under de därpå följande sex åren årligen återbetalas en sjättedel av det ursprungliga lånebeloppet, låntagaren dock obetaget att före lånetidens utgång på en gång inbetala ogulden del av lånet. Emellertid äger Kungl. Maj:t befogenhet att inom ramen för den stadgade lånetiden av åtta år under särskilda förutsättningar bevilja utsträckning av den amorteringsfria tiden eller uppskov helt eller delvis med något års amortering. Vidare har riksdagen medgivit Kungl. Maj:t befogenhet att i sådana fall, där särskilt vägande skäl föreligga, utsträcka lånetiden intill tio år beträffande före riksdagens beslut redan beviljade lån.

Enligt kollegii förslag bör, då särskilda omständigheter därtill föranleda, kunna för visst lån medgivas utsträckning av lånetiden på sådant sätt, att lånet skall vara till fullo återbetalat, då lånet avser anskaffande av nytt fartyg vid utgången av tolfte året och eljest vid utgången av tionde året från första lyftningsdagen.

I fråga om spörsmålet angående rederilånefondens eventuella nedskärning, uttalar kollegium, att en sådan nedskärning för närvarande icke bör ifrågakomma. Till stöd härför framhåller kollegium följande.

Utgångspunkten för det framlagda förslaget rörande s. k. stödlån vore, såsom av det förut anförda framginge, att nu disponibla medel från rederilånefonden tillika med under den närmaste tiden inflytande amorteringar å redan utbetalade rederilån skulle få anlitas härför. Några exakta beräkningar rörande det kapitalbelopp, som bleve behövt för stödlånen, kunde av naturliga skäl icke verkställas. Kollegium räknade emellertid med att ett belopp av 7.5 miljoner kronor skulle visa sig erforderligt.

Riksdagens medgivande borde alltså utverkas till att förslagsvis för tiden till och med den 30 juni 1937 för utlämnande av stödlån till rederier på i huvudsak nu föreslagna villkor av rederilånefondens kapitalbelopp finge användas högst nyssnämnda belopp. Med avgörande, huruvida och i vad mån av detta belopp i sinom tid inflytande amorteringar skulle i fortsättningen tillföras fonden eller icke, syntes böra få bero till en tidpunkt, då frågan här om genom amorteringarnas erläggande bleve mera direkt aktuell.

Ett andra skäl till att icke nu företaga någon slutlig prövning av frågan om rederilånefondens mera definitiva storlek vore, att det allmänna läget inom sjöfarten och den svenska sjöfartsnäringsens mera normala lånebehov av med rederilånefondens syften sammanhängande karaktär icke nu kunde med någon grad av säkerhet överblickas. Ett avgörande härutinnan för närvarande måste förutsättas komma att ske utan erforderliga premisser.

Med avseende å de delar av kommerskollegii betänkande, som nu behandlats, hava i de över betänkandet avgivna yttrandena framhållits i huvudsak följande.

Sveriges allmänna sjöfartsförening har erinrat, hurusom föreningen redan i tidigare avgivet yttrande till kommerskollegium framhållit, att subventionsåtgärderna i utlandet beträffande sjöfarten kunde befaras i längden få så allvarliga konsekvenser i fraktmarknadshänseende, att även från svensk sida åtgärder av ett eller annat slag bleve oundgängligen påkallade. Av den nu föreliggande utredningen kunde konstateras, att någon tendens till subsidieväsandets ställande på avskrivning i utlandet icke syntes föreligga. Under sådana förhållandena och med beaktande av angelägenheten att subsidiering av den svenska sjöfarten borde tillgripas allenast såsom en sista utväg, funne föreningen med tillfredsställelse, att kollegium och de sakkunniga, med undanskjutande åtminstone tillsvidare av subsidietanken, förordat andra åtgärder för att motverka alltför djupgående verkningar av sjöfartskrisen särskilt såvitt anginge trampfarten. Föreningen finge för sin del livligt förordat åtgärders vidtagande i huvudsaklig överensstämmelse med kollegii förslag.

Sveriges redareförening har — under erinran om av föreningen tidigare till Kungl. Maj:t avlätna framställningar rörande sjöfartsnäringsens betryckta läge — framhållit, att den ringa förbättring å fraktmarknaden, som inträtt

under hösten 1935, varit av helt tillfällig karaktär och att frakterna under de första månaderna av innevarande år åter fallit på ett sätt, som icke ingåve några förhoppningar om förbättring inom en snar framtid. Någon ändring i den i andra länder bedrivna statssubventions- eller understödspolitik hade icke heller skett. Föreningen finge visserligen uttala den förhoppningen, att det icke skulle bliva nödvändigt att hos Kungl. Maj:t hemställa om subventioner till den svenska sjöfartsnärings, men föreningen ville å andra sidan icke hava underlåtit att framhålla, att tvingande omständigheter kunde medföra en framställning därom eller om ytterligare stödåtgärder i annan form utöver dem, som av kommerskollegium föreslagits. Emellertid vore det med tillfredsställelse föreningen funne, att kollegium föreslagit åtgärder, som vore ägnade att underlätta det ekonomiska tryck, varunder näringsen för närvarande arbetade. Föreningen, som tillstyrkte kollegii förslag, vågade uttala den förhoppningen, att Kungl. Maj:t snarast måtte vidtaga de åtgärder, som krävdes för deras förverkligande.

Sveriges allmänna exportförening har uttalat, bland annat, att läget beträffande svensk sjöfart, enligt vad som bestyrkts av utredningen, vore sådant, att man med fog kunde säga, att denna näringsgren hade att kämpa mot betydande svårigheter. De positiva åtgärder, som kommerskollegium i samråd med de sakkunniga föreslagit för att förbättra sjöfartsnärings ställning, hade visserligen i första hand motiverats av trampfartens förut kända men nu genom utredningen klart dokumenterade svårigheter, men dessa svårigheter gällde i samma utsträckning även den svenska linjefarten. De riktlinjer, som vore utstakade för stödåtgärderna, syntes föreningen icke kunna anses gå utom ramen för den hjälp, som svenska staten lämnat andra betryckta näringar. Ehuru föreningen principiellt ogillade direkt ekonomiskt stöd åt näringslivet hade föreningen ej velat motsätta sig kollegii förslag. Föreningen utginge emellertid därvid i likhet med kollegium från att vid tillämpningen av stödåtgärderna en noggrann prövning i varje enskilt fall företoges, så att stöd endast tilldelades väl kvalificerade företag och att uppkomsten av osund konkurrens förhindrades.

Styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan har förklarat sig instämma i omdömet, att de svaga tendenser till förbättring å sjöfartens område, som framträtt, vore av olika anledningar alltför ovissa för att å desamma kunde byggas grundade förhoppningar om en varaktig ljusning. Likaså delade styrelsen uppfattningen, att den svenska sjöfartsnärings — särskilt trampfarten — i stor omfattning befunne sig i ett prekärt läge till följd av den gångna tidens svårigheter och därför vore i behov av skäligt stöd från det allmännas sida. Styrelsen vore även ense med kommerskollegium därom, att det vore angeläget att den direkta subventionslinjen, som vore ägnad att i längden förhindra eller åtminstone försvåra en utveckling till det bättre, såvitt möjligt undvekes och att sådana anordningar söktes, som kunde förväntas på mera lång sikt lämna den svenska sjöfarten ett behöfligt stöd.

De olika åtgärder, som av kollegium föreslagits, syntes styrelsen vara i stort sett ägnade att tillgodose sistnämnda synpunkt och även eljest vara

väl avvägda, varför styrelsen ansåge sig böra tillstyrka, att de i betänkan­det angivna riktlinjerna för stödåtgärder bleve anlitade.

Vad rederilånefonden anginge, finge styrelsen tillstyrka dennas bibehållande i förbindelse därmed att, på sätt föreslagits, en principiell gränslinje uppdroges mellan fondens och skeppshypotekskassans verksamhetsområden. Även om denna gränslinje icke författningsmässigt kunde angivas fullt distinkt, syntes några olägenheter därav icke behöva följa, då erforderligt samarbete mellan fonden och kassan skulle säkerställas. De av kollegium föreslagna jämkningarna i författningen angående rederilånefonden förordades av styrelsen.

Förslaget att en del av rederilånefonden skulle tagas i anspråk för utlämnande av s. k. stödlån syntes styrelsen beaktansvärt, varför styrelsen ansåge sig böra tillstyrka detsamma. Dock utginge styrelsen från att denna hjälpaktion måste betraktas såsom varande av blott tillfällig art. Likaså förutsatte styrelsen, att, då ansökan om stödlån överlämnades till styrelsen för yttrande, hela den utredning, som vore nödvändig för ärendets prövning, samtidigt översändes till styrelsen.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava uttalat, att av utredningen i ärendet syntes framgå, att vissa delar av rederinäringen för närvarande befunne sig i tryckt läge. Särskilt framträdande syntes detta vara förhållandet beträffande en stor del av den i trampfart sysselsatta flottan. Om man i det längsta skulle kunna i vårt land undvika tillgripandet av direkta subsidier från statens sida för att lätta rederinäringens svårigheter, torde statsmakterna näppeligen kunna underlåta att på ett eller annat sätt träda hjälpan­de emellan. De i sådant avseende av kommerskollegium föreslagna stödåtgär­derna syntes fullmäktige vara av beskaffenhet att kunna med hänsyn till nuvarande läge förordas.

I fråga om de föreslagna stödlånen, vartill kapital ur rederilånefonden skulle kunna under viss begränsad tid användas, finge fullmäktige emellertid framhålla, att den föreslagna räntan å utlämnade stödlån av 3 procent icke komme att motsvara den ränta, som rederilånefondens övriga utlåning för närvarande betingade. En av ränteskillnaden och de antagligen jämförelsevis svaga säkerheterna betingad ersättning av skattemedel torde därför, om förslaget i denna del bleve antaget, bliva ofrånkomlig. För övrigt finge fullmäktige såsom sin mening uttala, att det ej syntes fullmäktige lämpligen böra ifrågakomma, att utdelning till aktieägare i rederibolag, som erhållit stödlån, skulle, såsom kollegium föreslagit, i visserligen begränsad omfattning kunna lämnas under den tid amortering av lånet påginge.

Rederilånefondens nya konstruktion och ändamål syntes vara betingade av en sedan länge önskvärd avgränsning av fondens samt skeppshypotekskas­sans verksamhet. Den föreslagna räntesänkningen till 4 procent borde emellertid icke genomföras för en enstaka fond utan ske i samband med en allmän räntereglering, anslutande sig till det rådande ränteläget för statens samtliga utlåningsfonder, där räntan för närvarande, i likhet med rederilåne­fondens, beräknades efter en högre räntesats. För närvarande uppginge den

effektiva medelräntan för statens fasta upplåning till 4.19 procent. Uteslutet vore icke, att denna om något år kunde nedgå så, att en ränta av 4 procent å statens utlåningsfonder icke komme att innebära någon ränteförlust för staten. Intill dess måste därför varje nedsättning av fondmedelsräntorna under den angivna medelräntan för statens upplåning betinga en kompensations för lånefonden ifråga i form av skattemedel.

Statskontoret har framhållit, att ämbetsverket icke tilltrorde sig att kunna bedöma det nuvarande läget för sjöfarten. Av föreliggande uppgifter att döma ville det visserligen förefalla, som om den kritiska situation, som rått vid tiden för den nu slutförda utredningens igångsättande, sedermera i någon mån vikit och som om man därför borde hava haft anledning att hoppas, att sjöfartsnäringen skulle kunnat reda sig utan särskilt bistånd från statens sida. Gentemot vad kommerskollegium med de sakkunniga anfört rörande behovet av dylikt bistånd ansåge sig dock statskontoret icke kunna hävda en motsatt uppfattning, och ämbetsverket, som med tillfredsställelse konstaterat, att de stödåtgärder, som av kollegium föresloges, icke kunde rubriceras som direkt statssubvention, ville vid sådant förhållande icke avråda från att åtgärder i den ifrågasatta riktningen vidtoges.

Vad nu närmast anginge de föreslagna stödlånen, funne ämbetsverket de huvudprinciper, kollegium ansett böra läggas till grund för låneverksamheten, riktiga. Särskilt syntes det ämbetsverket vara angeläget att, på sätt kollegium uttalat, stödåtgärderna anordnades på sådant sätt, att de icke komme att medverka till en skärpning av konkurrensen mellan svenska redare, att icke livsdugliga företag uteslötes från möjlighet att genom lånen fortsätta en icke ekonomiskt sund verksamhet samt att lånen ej utlämnades på sådana villkor, att desamma utan att komma det understödda företaget såsom sådant till avsedd hjälp gäve tillfälle till avveckling av förlustbringande engagemang genom deras överflyttande på staten. Den föreslagna låneverksamhetens syfte skulle vara en form för hjälp till självhjälp.

I fråga om räntan å stödlånen hade kollegium framhållit, att denna borde sättas så lågt som möjligt, utan att lånen finge karaktär av subvention. Räntan borde därför enligt kollegii mening ligga nära den lägsta ränta, vartill staten för närvarande kunde upptaga långtidslån. Kollegium hade med de sakkunniga ansett sig böra föreslå räntesatsen tillsvidare till 3 procent. För erhållet lån skulle säkerhet ställas, varvid både inteckningssäkerhet och borgen borde kunna ifrågakomma. För att icke stödaktionens värde och effektivitet skulle vedervågas, borde emellertid enligt kollegii mening ej alltför stränga fordringar ställas å säkerhetens beskaffenhet.

Enligt det framlagda förslaget om stödlån skulle alltså andra principer i fråga om såväl räntesättning som säkerhet bliva gällande än som för närvarande tillämpades inom den statliga utlåningsverksamheten på hithörande område. Från de synpunkter, statskontoret närmast hade att anlägga, måste detta givetvis framkalla viss betänksamhet. Då emellertid de föreslagna eftergifterna torde vara tämligen ofrånkomliga, om stödaktionen i

denna del över huvud taget skulle kunna fylla det därmed avsedda ändamålet, ville ämbetsverket icke motsätta sig desamma.

Enligt kollegii förslag skulle kapital för den ifrågasatta låneverksamheten lämpligen anskaffas på det sättet, att medel skulle ställas till förfogande från rederilånefonden, vars kapitaltillgångar för närvarande till stor del vore outnyttjade. Kollegium syntes därvid närmast hava tänkt sig, att utlåningen alltjämt skulle ske från nämnda fond, ehuru från viss avskild del därav.

Statskontoret kunde för sin del icke finna tillfredsställande, om från samma utlåningsfond skulle utlämnas dels lån mot goda säkerheter och viss högre ränta, dels lån mot sämre säkerheter men samtidigt lägre ränta. Det syntes ämbetsverket ändamålsenligare och ur redovisningssynpunkt riktigare, att den nya låneverksamheten besörjdes från en för detta syfte bildad, särskild lånefond, som förslagsvis syntes kunna benämnas stödlånefond för sjöfarten. Kapitalanskaffningen till fonden, vilken torde böra stå under statskontorets förvaltning, borde ske genom anvisande av dels lånemedel och dels skattemedel, varvid proportionen mellan dessa båda slag av kapitaltillskott borde enligt vedertagna principer bestämmas med ledning av den räntefot, som avsåges att tillämpas vid långivningen från fonden. Lämpligt syntes vara att i samband därmed rederilånefondens kapitalbehållning genom återleverering till riksgäldskontoret nedskreves med ett belopp motsvarande lånemedelsbeloppet i den nya fonden.

Mot de av kommerskollegium i övrigt föreslagna villkoren för stödlånens tillgodonjutande samt de bestämmelser, som ansetts böra meddelas i fråga om viss kontroll från statens sida under lånens löptid, hade statskontoret, i betraktande av lånens karaktär, intet att erinra. Med hänsyn till beskaffenheten av de säkerheter, som skulle komma att fordras, tillstyrkte ämbetsverket, att — i likhet med vad fallet vore i fråga om de s. k. sociallånen — säkerhetsprövningen skulle ligga i Kungl. Maj:ts hand. Lånerörelsen torde, såsom ock kollegium förutsatt, böra handhas av statskontoret.

De synpunkter kommerskollegium anlagt på spörsmålet om en eventuell avveckling av rederilånefonden kunde statskontoret i stort sett dela och funne sålunda, i likhet med kollegium, skäl för närvarande icke föreligga för avveckling av fonden.

Vad anginge förslaget om en sänkning av räntan å rederilånen från 4¹/₂ procent till 4 procent, ville ämbetsverket uttala, att en sådan räntesänkning icke syntes böra företagas utan att densamma motsvarades av en nedgång i fråga om medelräntan å statens upplånade kapital.

Den i kommerskollegii ifrågavarande betänkande framlagda utredningen rörande den svenska sjöfartsnäringsens nuvarande läge synes mig klart ådagalägga, att de svårigheter, varmed denna näring under de senaste krisåren haft och alltjämt har att kämpa, kräva allvarlig uppmärksamhet från det allmännas sida.

*Departements-
chefen.*

Såsom kommerskollegium framhållit, torde krisårens utveckling för den

svenska linjefartens vidkommande kunna betecknas såsom i stort sett relativt tillfredsställande, men har krisen för trampfartens del på grund av ogynnsamma driftsresultat under en följd av år medfört mycket kännbara svårigheter. De dåliga driftsresultaten ha ej möjliggjort vare sig tillräckliga avskrivningar eller önskvärd tonnagesförnyelse, likviditetssvårigheter föreligga i betydande utsträckning och såsom en följd av de krisförhållanden, som varit rådande, framstår det faktum, att den svenska handelsflottan, särskilt den del som sysselsättes i trampfart, för närvarande i oproportionerligt stor omfattning består av omoderna fartyg med otillfredsställande konkurrens- och räntabilitetsförutsättningar.

Orsakerna till denna utveckling äro främst att söka — förutom i den allmänna världshandelskrisen — i den nationalistiska handels- och sjöfartspolitik, vartill krisen föranlett flertalet främmande länder. Trots vissa tecken i gynnsam riktning synes man icke våga räkna med en sådan förändring i dessa internationella förhållanden, att därav skulle följa någon avsevärd förbättring för den svenska sjöfartsnäringen under den närmaste framtiden. Jag ber härvid få erinra om kommerskollegii uttalande, att även om den förbättring på fraktmarknaden, som inträdde under de sista månaderna av år 1935 — trots att den under början av detta år i påfallande grad försvagats — skulle visa sig bliva för någon längre tid bestående, den svenska trampfartens ekonomi dock genom krisens långvarighet i betydande omfattning blivit så ansträngd, att en sanering och konsolidering vore nödvändiga.

Med hänsyn till vad sålunda framhållits finner jag, i likhet med kommerskollegium samt de hörda myndigheterna och sammanslutningarna å sjöfartens område, statens medverkan till åstadkommande av förbättrade förhållanden inom den svenska sjöfartsnäringen i nuvarande läge påkallad.

De åtgärder i nyss angivna syfte, varom kommerskollegium nu framlagt förslag, avse i första hand beredande av möjligheter för redare att erhålla billiga lån, s. k. stödlån, till driftskapital, till konsolidering eller rekonstruktion av vederbörande företag — även i samband med genomförande av ackord med fordringsägare — samt till anskaffning av modernare tonnage vid företags sanering. Enligt kollegii förslag skulle medel härtill beredas ur rederilånefonden, vars kapitaltillgångar för närvarande till stor del äro outnyttjade, och skulle av denna fond ett belopp av högst 7.5 miljoner kronor få, intill utgången av juni månad 1937, tagas i anspråk för utlämnande av stödlån.

Kommerskollegium har ansett följande huvudprinciper böra läggas till grund för den sålunda ifrågasatta låneverksamheten.

Till erhållande av stödlån böra ifrågakomma endast företag, vilkas väsentliga verksamhet är rederirörelse; denna rörelse bör avse huvudsakligen sjöfart i utrikes fart och hava bedrivits förslagsvis minst tre år före ingången av år 1936. De svårigheter, som föranlett behov av ekonomiskt stöd, skola hänföra sig till sjöfartskrisen. Vederbörande företag bör hava självt gjort

vad på företaget skäligen kunnat ankomma för övertvinnande av svårigheterna samt även i övrigt befinnas förtjänt av bistånd. Rederiföretag, som icke är livsdugligt och som genom erhållande av stödlån skulle beredas möjlighet att fullfölja en icke ekonomiskt sund verksamhet till förfång för andra rederier, bör icke ifrågakomma till stödlån; sådant lån bör tilldelas endast företag, som, i händelse lån erhålles, är i stånd att varaktigt fortsätta sin rörelse. Stödlån bör ej lämnas under sådana förhållanden, att det, utan att komma det understödssökande företaget såsom sådant, d. v. s. dess sjöfartsrörelse, till avsedd hjälp, huvudsakligen endast bereder intressenterna i företaget (bolagsstyrelse, bank eller andra) tillfälle att avveckla förlustbringande engagemang genom dessas överflyttande på staten.

För stödlånen har kommerskollegium ansett följande allmänna lånevillkor böra uppställas.

Ränta bör tillsvidare utgå med 3 procent. Lånen böra få karaktär av amorteringslån. Regelmässigt bör räknas med en lånetid av 8 år med 3 års amorteringsfrihet. Beträffande ränta å och amortering av lånen bör vid sidan av nämnda huvudregler befogenhet föreligga för Kungl. Maj:t att i fall, där på grund av särskilda omständigheter så prövas skäligt, meddela sådana jämkningar, att dels ränta icke behöver erläggas under ett eller flera av de regelmässigt amorteringsfria åren, under villkor emellertid av sådan compensation härför i form av i motsvarande mån högre ränta under återstående delen av lånetiden, att genomsnittsräntan för hela lånetiden icke understiger 3 procent, dels ock lånetiden må utsträckas intill 10 år, med rätt för Kungl. Maj:t tillika att såväl vid 8 års som vid 10 års löptid för lånen utsträcka den amorteringsfria tiden utöver 3 år, dock högst intill halva lånetiden.

I fråga om säkerheterna för lån har från de sakkunnigas sida, med hänsyn till den enligt deras mening berättigade farhågan att vid en alltför sträng praxis i fråga om säkerhetsprövningen stödaktionens värde och effektivitet skulle vedervågas, framhållits angelägenheten av att fordringarna på inteckningssäkerhetens beskaffenhet icke överdreses. Enligt de sakkunnigas mening borde först där efter en nog så välvillig prövning av inteckningssäkerheten denna likväl icke befunes tillfyllest vid sidan därav borgen påfordras. Därest icke någon inteckningssäkerhet kunde presteras, skulle givetvis borgenssäkerhet under alla förhållanden komma i fråga. Kommerskollegium, som liksom de sakkunniga förutsätter, att den slutliga prövningen av säkerheten skall, i likhet med vad som gällt i fråga om de s. k. sociallånen, ankomma på Kungl. Maj:t efter vederbörandes hörande, har för sin del, på av de sakkunniga angivna skäl, icke velat motsätta sig realiserandet i huvudsak av de av de sakkunniga förordade grunderna för säkerhetsprövningen. Beträffande borgenssäkerheten har det emellertid synts kollegium lämpligt, att det medgives uppdelning av borgensansvaret på sådant sätt, att stödlån uppdelas i flera eller färre delar med solidarisk borgen av två eller flera personer för varje delbelopp. Härigenom skulle vederbörande företags möjligheter att ställa säkerhet avsevärt underlättas.

De förevarande lånens karaktär motiverar enligt kommerskollegii mening vissa alldeles särskilda villkor för deras fortsatta tillgodonjutande.

Sålunda borde den rederirörelse, för vilken lån beviljats, under lånetiden bedrivas i huvudsakligen samma omfattning som då lånet beviljades. Skulle rörelsen inskränkas till nämnvärt mindre omfattning, borde det få bli beroende på Kungl. Maj:ts beslut om eller i vad mån lånet skulle fortfarande få tillgodonjutas. Under de år amortering icke förekomme borde utdelning till aktieägare icke få äga rum. Sedan lånet börjat amorteras och så länge ännu belopp därav utestode oguldet, borde utdelning kunna få äga rum, dock med ett till 5 procent fastställt maximum. Utdelning borde emellertid få ifrågakomma allenast så länge som företaget oklanderligt fullgjorde sina skyldigheter med avseende å statslånet samt företogs normala avskrivningar å tonaget och annan egendom. Lånen borde handhavas av statskontoret. I kontrollsyfte borde föreskrivas, att företag, som erhållit lån, skulle årligen dels styrka, att företagets rörelse bedreves ändamålsenligt, dels avgiva redogörelse för företagets drift och ekonomiska ställning, därvid det skulle vara statskontoret och kommerskollegium förbehållet att genom utsänt ombud besiktiga företagets fartyg samt, där särskild anledning därtill syntes föreligga, taga del av företagets handelsböcker med tillhörande verifikationer. Bruste låntagare i honom åliggande förpliktelser i fråga om räntelikvid, amortering eller säkerhetens tillfredsställande vidmakthållande, borde statskontoret äga förklara lånet genast eller inom viss tid, helt eller delvis, förfallet till betalning. Enahanda befogenhet för statskontoret borde föreligga jämväl för det fallet, att låntagaren underlåte att uppfylla någon honom i lag eller reversen eljest ålagd förpliktelse. Därest företagets rörelse icke dreves på tillfredsställande sätt eller lånets beviljande föranletts av sviklig uppgift eller sådana förhållanden inträffat, att låntagaren med hänsyn till det med lånet avsedda ändamålet uppenbarligen icke längre borde få tillgodonjuta detsamma, borde statskontoret hava att efter samråd med kommerskollegium därom göra anmälan till Kungl. Maj:t med förslag, huruvida och i vad mån lånet genast skulle återbetalas.

Gentemot de av kommerskollegium framlagda förslag i fråga om utlämnande av stödlån åt rederiföretag, som här återgivits, hava från de över kollegii betänkande hörda myndigheternas sida erinringar framställts endast i följande hänseenden. I fråga om den ränta, som skulle utgå å de ifrågasatta stödlånen, hava fullmäktige i riksgäldskontoret framhållit, att den av kollegium föreslagna räntan av 3 procent icke komme att motsvara den vid rederilånefondens övriga utlåning utgående räntan, som för närvarande utgör 4 $\frac{1}{2}$ procent; en av ränteskillnaden och de antagligen jämförelsevis svaga säkerheterna betingad ersättning av skattemedel har därför syntes fullmäktige ofrånkomlig, om förslaget i denna del skulle antagas. Fullmäktige hava vidare funnit utdelning till aktieägare ej lämpligen böra förekomma under sådan tid, då amortering av lån pågår. Beträffande förslaget om rederilånefondens ianspråktagande för det ifrågavarande ändamålet har statskontoret med hänsyn till den föreslagna låga räntesatsen för stödlånen för sin

del funnit ändamålsenligare och ur redovisningssynpunkt riktigare, att låneverksamheten besörjes från en för detta syfte bildad, särskild lånefond. Kapitalanskaffningen till denna fond borde enligt statskontorets mening ske genom anvisande av dels lånemedel och dels skattemedel, varvid proportionen mellan dessa båda slag av kapitaltillskott borde enligt vedertagna principer bestämmas med ledning av den räntefot, som avses att tillämpas vid långivningen från fonden. I samband härmed borde lämpligen rederilånefondens kapitalbehållning genom återleverering till riksgäldskontoret nedskrivs med ett belopp motsvarande lånemedelsbeloppet i den nya fonden.

Innan jag ingår på de av kommerskollegium nu framlagda förslagen till stödåtgärder åt sjöfartsnäringen, ber jag att få uttala min anslutning till de synpunkter, som av kollegium framhållits i frågan om en eventuell avveckling av rederilånefondens. I likhet med kollegium och statskontoret finner jag sålunda skäl för närvarande icke föreligga för en avveckling av denna fond. Vad frågan om en nedskärning av fonden beträffar, avser jag att senare förorda, att ett belopp av 2.5 miljoner kronor från fonden överföres till en särskild fond för sekundärlån åt rederiföretag. Huruvida och i vad mån en ytterligare nedskärning av rederilånefondens bör äga rum, torde böra ankomma på förnyat övervägande.

Kommerskollegii förslag om anordnande av stödlån till rederiföretag, som synes mig vara väl avvägt, kan jag i huvudsak biträda. De riktlinjer, som av kollegium angivits för den föreslagna stödlåneverksamheten, synas mig i stort sett ändamålsenliga.

Kommerskollegium har för stödlånens vidkommande föreslagit en räntesats av 3 procent. Såsom av statskontoret och fullmäktige i riksgäldskontoret framhållits torde, därest en så låg räntesats för stödlånen skulle fixeras, medel för låneverksamheten böra beredas ej uteslutande av lånemedel, utan skattemedel därjämte böra tillskjutas.

För egen del förordar jag, att räntesatsen bestämmas till 4 procent. Då det här icke är fråga om en fortlöpande lånerörelse utan om en utlåning av allenast tillfällig karaktär, har jag efter samråd med chefen för finansdepartementet ansett, att med denna räntesats någon anvisning av skattemedel för ändamålet icke behöver ifrågakomma. Vid sådant förhållande synes det mig icke heller behöfligt att för detta ändamål tillskapa en särskild fond, utan de erforderliga medlen torde kunna beredas i den formen, att Kungl. Maj:t bemyndigas att från rederilånefondens utlämna stödlån intill ett sammanlagt belopp av högst 7.5 miljoner kronor.

Med hänsyn till ovissheten om antalet låneansökningar, som kunna förväntas, samt till den noggranna och tidsödande prövning av ansökningarna, som måste äga rum, synes mig den tid, varunder angivna belopp av rederilånefondens, 7.5 miljoner kronor, må få tagas i anspråk för utlämnande av lån, böra utsträckas till utgången av juni månad 1938.

I fråga om de av kommerskollegium föreslagna ändringarna i kungörelsen angående rederilånefondens har jag ingen annan erinran att göra än att

jag med hänsyn till vad fullmäktige i riksgäldskontoret och statskontoret däremot anfört icke finner mig kunna nu förorda den ifrågasatta nedsättningen från $4\frac{1}{2}$ till 4 procent av räntan å lån från denna fond. För ändringarnas genomförande är riksdagens medverkan icke erforderlig i vidare mån än i fråga om det förslag, som gjorts om utsträckning i vissa fall av lånetiden och som innebär, att för visst lån utsträckning av lånetiden bör, då särskilda omständigheter därtill föranleda, kunna medgivas på sådant sätt, att lånet skall vara till fullo återbetalat, då lånet avser anskaffandet av nytt fartyg, vid utgången av tolfte året och eljest vid utgången av tionde året från första lyftningsdagen. Härtill bör riksdagens medgivande inhämtas. Sedan riksdagens beslut i detta hänseende föreligger, torde frågan ånyo få anmälas för Kungl. Maj:t i och för utfärdande av vederbörlig författning.

Beträffande slutligen det av särskilda sakkunniga för utredning angående Bohusläns näringsliv framlagda *förslaget om upprättande av en lånefond å 500,000 kronor för byggande av mindre fraktbåtar*, lärer, på sätt kommerskollegium framhållit, det lånebehov, som kan anses föreligga för förnyelse och modernisering av det mindre lasttonnaget, kunna tillgodoses genom rederilånefonden. Jag anser mig därför icke böra förorda vidtagande av särskild åtgärd i detta hänseende.

Sekundärlån för rederinäringen.

Såsom kommerskollegium redan framhållit, hade den nu verkställda utredningen utvisat, dels att det svenska tramptonnaget i betydande utsträckning bestode av gammalt och omodernt tonnage, dels ock att det vore detta senare tonnage, som bland annat på grund av sin bristande konkurrenskraft i särskilt hög grad drabbats av krisens svårigheter i form av uppläggning m. m. I anslutning härtill har kollegium nu understrukit angelägenheten av att en förnyelse och modernisering särskilt av det svenska tramptonnaget i möjligaste mån befrämjades och i detta avseende anfört följande.

Vid överväganden med de sakkunniga och efter samråd med vissa ledamöter av styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan hade befunnits, att den bästa och sannolikt för närvarande enda utvägen att, utan tillgripande av direkta byggnadssubsidier, åstadkomma den önskvärda förnyringen och effektiviseringen av det svenska tramptonnaget vore att åt redare bereda möjlighet till erhållande av sekundärlån i nybyggt tonnage, d. v. s. lån mot inteckningar liggande efter femtio procent av fartygets värde.

Enligt § 12 i förordningen angående Svenska skeppshypotekskassan finge lån från kassan icke beviljas till högre belopp än femtio procent av det värde, till vilket fartyget av styrelsen för kassan uppskattades. Enligt § 13 i samma förordning skulle till minst det belopp, till vilket lån beviljades, finnas säkerhet av inteckning eller inteckningar i fartyget inom femtio procent av fartygets värde.

Vid överbägande av frågan om belåningsgränsen för här åsyftade sekundärlån hade de sakkunniga och kollegium kommit till den uppfattningen, att denna gräns borde bestämmas till sjuttio procent av fartygets värde.

För tillhandahållande av dylika sekundärlån kunde två utvägar tänkas, innebärande den ena, att en särskild statlig lånefond inrättades för ändamålet eller att rederilånefonden finge, efter en utbyggnad av gällande bestämmelser och viss utökning av fondens kapital, användas härför, och den andra, att sådana ändringar genomfördes i bestämmelserna för skeppshypotekskassan, som möjliggjorde för kassan att lämna dylika lån.

Därest sistnämnda utväg överhuvud taget kunde ifrågakomma, skulle detta förutsätta, förutom nyss antydda ändringar i bestämmelserna för kassan, att för de ökade risker, kassan påtog sig genom sekundärlånen, säkerhet skapades, förutom i inteckning, i en av staten ställd särskild grundfond i form av en påbyggnad på kassans nuvarande grundfond. För att icke värdet av kassans obligationer skulle ogynnsamt påverkas av nämnda utvidgning av kassans verksamhet, borde bestämmelser meddelas därom, att sekundärlån endast finge lämnas i viss proportion till den nya grundfonden. Denna proportion måste givetvis, i nyssnämnda syfte, vara en annan än den som enligt § 3 i förordningen angående kassan nu gällde beträffande kassans maximiomslutning, nämligen att sammanlagda beloppet av kassans utelöpande obligationer icke finge uppgå till mera än tio gånger beloppet av grundfonden.

Den nuvarande grundfondens belopp uppginge till 10 miljoner kronor. Upplysningsvis kunde i detta sammanhang nämnas, att utelöpande obligationer utgivna av kassan vid utgången av år 1935 hade uppgått till 27 miljoner kronor och utestående lån vid samma tidpunkt till 23,505,062 kronor 50 öre.

Sekundärkrediten borde i anslutning till det anförda begränsas till högst fyra gånger beloppet av den för denna kredit ställda grundfonden. Någon utökning av kassans totala maximiomslutning, ställd i relation till grundfonden för primärkrediter, borde varken vara erforderlig eller lämpligen ifrågakomma.

Vare sig den nämnda utvägen till ordnande av sekundärlån genom skeppshypotekskassan valdes eller den andra utvägen med en särskild statlig lånefond för ändamålet (eventuellt rederilånefonden) anlätades, borde åtgärden i angivna syfte kompletteras med ett medgivande av någon förlängning, förslagsvis från nuvarande tio år till tolv år, av lånetiden för de hos skeppshypotekskassan upp till 50 procent av fartygens värde liggande lånen. Bestämmelse torde däremot böra meddelas om en något kortare lånetid för sekundärlånen, förslagsvis 8 år.

Den nu antydda utvägen att med skeppshypotekskassans verksamhet formellt och reellt införliva sekundärkreditgivning för sjöfarten hade emellertid icke befunnits genomförbar. De ledamöter av styrelsen för kassan, varmed samråd ägt rum, hade också på det bestämdaste avrått från åtgärd i denna riktning.

Till en början torde en dylik utvidgning av kassans verksamhet knappast låta sig förena med behörig hänsyn till nuvarande innehavare av kassans obligationer. Och även om rent konstruktivt sett sådana anordningar träffades, att dessa obligationsinnehavare i avseende å värdet av säkerheterna för deras obligationer reellt och formellt hölles utanför transaktionen, skulle detta medföra en för kassan säkerligen mycket vansklilig komplicering av förhållandena beträffande densamma. Och även med i görligaste mån bestryggande garantier gentemot risker för sekundärlånen kunde likväl befaras, att vanskligheter skulle kunna uppstå beträffande placeringen av framtida

nya emitteringar av obligationer från kassan. Beaktas borde ock vissa svårigheter beträffande regleringen av det ekonomiska andrahandsansvar, som enligt § 15 i förordningen angående skeppshypotekskassan för vissa där angivna fall åvilade redare med lån från kassan.

Kommerskollegium och de sakkunniga hade med hänsyn till särskilt nu angivna skäl funnit sig böra övergiva tanken att på sätt här antytts anlita skeppshypotekskassan för åvägabringande av de önskade möjligheterna till sekundärlånekrediter.

Då utlåningen från rederilånefonden vore beroende på Kungl. Maj:ts beslut, efter hörande av kollegium, och förvaltningen av densamma ankomme på statskontoret, men kollegium, på sätt i det följande framginge, avsåge helt andra förvaltningsformer beträffande sekundärlånen och däremot svarande kapital, torde det enligt kollegii mening icke heller böra ifrågakomma att för nu ifrågavarande ändamål utbygga rederilånefonden, utan ansåge kollegium den återstående av förut angivna utvägar, nämligen inrättande av en särskild statlig lånefond, böra anlitas.

Vad först anginge frågan om nu åsyftade fonds storlek borde uppmärksammas, att statsmakternas åtgärder i den riktning, som här avsåges, under inga förhållanden finge givas den karaktär, att de uppmuntrade till en osund utveckling av den svenska handelsflottans storlek eller till spekulativa investeringar i rederirörelsen. Då det ifrågasatta nya institutet med av staten underlättad sekundärbelåning av nya eller moderniserade fartyg därjämte i viss mån finge anses utgöra ett första försök att mera effektivt medverka till även trampflottans modernisering, syntes det kollegium tillrådligt att framgå med den största varsamhet. Med hänsyn härtill och i betraktande jämväl därav, att på sätt av det följande framginge den nya fonden icke avsåge att till mera än med i regel högst 20 procent av kostnaderna bidra till nybyggda fartyg eller till modernisering av äldre sådana, talade alla skäl för att i varje fall till en början tillmäta fondens storlek med en viss försiktighet. Därest försöket sloge väl ut och anledning eljest därtill förefunnes, förelåge ju alltid möjlighet att senare utöka fondens kapitalbeholdning. Med beaktande av olika på frågans bedömande inverkan omständigheter hade kollegium funnit ett belopp av 2.5 miljoner kronor till en början böra vara tillfyllest. Riksdagens medgivande torde därför böra utverkas för tillskapande av nu avsedda fond.

Den här föreslagna sekundärkrediten torde böra på det sättet anknytas till skeppshypotekskassan, att lån från den avsedda fonden borde utlämnas allenast för fartyg, till vars anskaffande lån i enlighet med gällande bestämmelser beviljats från kassan. Härigenom och med hänsyn till den i § 6 av kassans reglemente meddelade bestämmelsen, att beträffande lån från kassan i främsta rummet skulle tillgodoses framställningar, som avsåge byggande av nya eller moderniserande av äldre fartyg eller eljest finansiering av dylika byggnadsföretag, ävensom grunderna för denna bestämmelse tillgodosåges rent automatiskt det särskilda syfte, som kollegium lika med de sakkunniga hade med det förevarande förslaget, nämligen att befordra förnyelse och modernisering av det svenska tonnage.

I anslutning till de grunder för den tänkta sekundärkrediten, som sålunda

angivits, torde lån i varje särskilt fall icke böra få beviljas till högre belopp än att summan av detsamma och det från skeppshypotekskassan utlämnade lånet låge inom sjuttio procent av det värde, till vilket fartyget av styrelsen för kassan jämlikt §§ 11 och 12 i förordningen angående kassan uppskattades.

Sekundärlåns löptid torde icke böra få överstiga 8 år, och torde, i anslutning till vad förut anförts, förordningen angående skeppshypotekskassan böra underkastas sådan ändring, att det medgäves styrelsen för kassan att beträffande lån för fartyg, för vilket sekundärlån beviljats, medgiva utsträckning av tiden för amorteringen av lånet från kassan till högst 12 år.

Vad inginge räntan å sekundärlån, varom här vore fråga, funne kollegium det vara lämpligt, att det meddelades föreskrift därom, att densamma icke finge understiga vare sig räntan å det för fartyget beviljade lånet från skeppshypotekskassan eller medelräntan för statens upplåning mot obligationer under det budgetår, som närmast föregått det, varunder lånet beviljats, med tillägg av en halv procent.

Beträffande ställande av säkerhet och övriga erforderliga föreskrifter torde i tillämpliga delar få gälla de bestämmelser, som redan funnes eller kunde bliva meddelade rörande lån från skeppshypotekskassan, dock att för sekundärlånen måtte, där omständigheterna ansåges därtill föranleda, fordras jämte inteckning och därmed sammanhängande säkerhetshandlingar jämväl borgen.

Vad slutligen anginge frågan om vem som skulle handhava den sekundärlånerörelse, varom här vore fråga, så ansåge kollegium att, med hänsyn till den i viss mån intima anknytning till skeppshypotekskassans verksamhet, som i realiteten här föreslagits, denna borde handhavas av en nämnd, vars sammansättning förutsattes bliva identisk med styrelsens för nämnda kassa.

Givetvis förutsatte denna anordning visst förvaltningsbidrag till styrelsen för kassan, avseende dels vissa arvoden till styrelseledamöterna, utöver dem för deras handhavande av kassans angelägenheter tillkommande arvoden, dels ock bidrag till med förvaltning och revision förbundna utgifter i övrigt. Något större belopp torde härför icke bliva erforderligt. Kollegium föreställde sig, att ett årligt belopp av 4,000 kronor skulle åtminstone till en början visa sig tillräckligt.

Kollegium ville slutligen fästa uppmärksamheten på att även det nu föreslagna låneinstitutet genom en statlig sekundärlånefond för sjöfarten erbjöde vissa paralleller med den genom beslut av 1935 års riksdag (riksdagens skrivelse nr 244) inrättade sekundärlånefonden för jordbrukare.

Styrelsen för skeppshypotekskassan har tillstyrkt förslaget om upprättande av en sekundärlånefond för rederinäringen. Styrelsen har härvid ansett sig böra betona vikten av att i kommerskollegii förslag icke ifrågasatts att ombilda kassan sålunda, att densamma skulle få till uppgift att tillhandahålla förutom primärlån även sekundärlån. Praktiskt sett skulle intet vinnas med en sådan anordning, då det torde vara säkert, att kassan icke skulle bliva i stånd att skaffa medel för sekundärlåningen genom emission av obligationslån, vilkas säkerhet i någon som helst grad skulle utgöras av sekundärinteckningar. Härtill komme emellertid, att det — oavsett vilka åtgärder som vidtoges för att hålla primär- och sekundärlåneobligationerna åtskilda — icke torde kunna undgåas att den omständigheten att kassan emitterade obligationslån med sekundärsäkerhet och vore för sådana obligationer ansvarig komme att ogynnsamt inverka på den good-will, som

kassan vunnit å sina med primär-inteckningar säkerställda obligationer. Med hänsyn till det intima sammanhang, som nödvändigtvis komme att förefinnas mellan ifrågavarande primär- och sekundär-utlåning, ansåge styrelsen det däremot vara praktiskt och lämpligt, att, på sätt föreslagits, sekundärbelåningen, till vilken medel skulle tillhandahållas genom en statlig lånefond, anförtröddes åt kassans styrelse såsom ett fristående förvaltningsuppdrag. Kassen såsom sådan komme på dylikt sätt icke att i någon mån bliva inblandad i den med fondens medel bedrivna rörelsen och komme icke heller att för denna rörelse ådraga sig någon som helst ansvarighet.

Styrelsen, som förutsatte att anordningen med sekundärlån endast bleve av tillfällig art, ansåge, i likhet med kommerskollegium, att kostnaderna för den nya lånerörelsen komme att, därest densamma organiserades på föreslaget sätt, bliva obetydliga. Därvid ville styrelsen anmärka, att styrelsen icke ifrågasatte, att dess ledamöter skulle tillsvidare tillgodonjuta särskild ersättning för den ökning i deras arbete, som kunde föränledas av sekundärlånerörelsen.

I fråga om det av kommerskollegium utarbetade förslaget till författning för sekundärlånefonden har styrelsen för skeppshypotekskassan framfört vissa erinringar. Kollegii förslag till ändring av § 10 förordningen angående skeppshypotekskassan har däremot icke föränlett någon erinran från styrelsen. Till dessa författningsförslag skall jag senare återkomma.

Fullmäktige i riksgäldskontoret, som förklarar sig icke hava några väsentliga invändningar att göra mot inrättandet av den ifrågasatta sekundärlånefonden, hava framhållit önskvärdheten av att frågan om sekundärlånefondens fortbestånd toges under ny omprövning sedan nödig erfarenhet vunnits om dess behövlighet. Väl kunde vissa betänkligheter hysas mot att lånerörelsen i realiteten anknötes till skeppshypotekskassan såsom varande ett kreditinstitut för primärbelåning, men å andra sidan syntes praktiska skäl tala för den föreslagna organisationen. Fullmäktige hade intet att invända mot att fondens förvaltning, på sätt föreslagits, lades hos riksgäldskontoret. Mot bestämmelserna om förräntning och amortering hade fullmäktige ej heller ansett sig böra göra någon erinran.

Statskontoret har uttalat, att ämbetsverket vore tveksamt, huruvida genom realiserandet av det framförda förslaget möjligheter borde skapas till statlig sekundärbelåning av fartyg med de ej obetydliga risker, som måste bliva förenade med en dylik låneverksamhet. Med hänsyn till vad kommerskollegium anfört till stöd för sitt förslag i denna del, ville statskontoret dock icke göra invändning mot fondens inrättande för därmed nu avsedda ändamål. Fonden, som i enlighet med förslaget för närvarande syntes böra bestämmas till 2.5 miljoner kronor, borde förvaltas av statskontoret. Något hinder för att, såsom kollegium föreslagit, handhavandet av ifrågavarande lånerörelse överlämnades till en särskild nämnd, vilken förutsattes få samma sammansättning som styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan, syntes ej förefinnas.

Mot de för lånerörelsen i övrigt föreslagna bestämmelserna hade statskontoret endast velat framställa viss erinran i avseende å det föreslagna sättet för bestämmandet av räntan å lån från fonden. Kollegium hade ansett, att föreskrift borde meddelas därom, att räntan å sekundärlånen icke måtte understiga vare sig räntan å det för fartyget beviljade lånet från skeppshypotekskassan eller medelräntan för statens upplåning mot obligationer under det budgetår, som närmast föregått det, varunder lånet beviljats, med tillägg av en halv procent. Räntefoten skulle fastställas av Kungl. Maj:t. Detta sätt för ränteberäkning innebure ett avsteg från vad i allmänhet gällde för statens utlåningsfonder, där räntefoten på förhand fixerats och därvid, såvida ej för vissa fonder särskilda skäl föranlett lägre ränta, bestämts med hänsyn till den effektiva medelräntan å den fonderade statskulden. Statskontoret, som funne det önskvärt, att de principer, som hittills gällt i fråga om ränteberäkning å statens utlåningsfonder, upprätthölles, kunde icke tillstyrka, att räntan å fonden bestämdes i enlighet med kollegii förslag, utan finge för sin del föreslå, att utlåningsräntan å fonden fastställdes av Kungl. Maj:t och riksdagen i överensstämmelse med vad eljest brukade ske. Den därvid bestämda räntefoten borde på övligt sätt bliva avgörande för frågan, i vad mån lånemedel och andra statsinkomster borde investeras i fonden.

Såsom redan framhållits, har den av kommerskollegium verkställda un-*Departements-*
chefen. dersökningen rörande den svenska sjöfartsnäringen utvisat bland annat, att den svenska handelsflottan, särskilt den del därav, som sysselsättes i trampfart, i betydande utsträckning består av gammalt och omodernt tonnage. Lika med kommerskollegium och de sakkunniga anser jag därför angeläget, att en förnyelse och modernisering av detta tonnage i möjligaste mån befrämjas, samt att från statens sida bistånd härvid lämnas genom inrättande — vid sidan av den av mig i det föregående förordade stödlåneverksamheten — av en särskild lånefond, avsedd att tagas i anspråk för lämnande av sekundärlån åt rederiföretag vid nybyggnad eller modernisering av fartyg och benämnd statens sekundärlånefond för rederinäringen.

Enligt kommerskollegii förslag skulle lån från den ifrågasatta fonden utlämnas allenast för fartyg, till vars anskaffande lån beviljats från skeppshypotekskassan. Då jämlikt gällande bestämmelser lån från denna kassa i främsta rummet skola tillgodose framställningar, som avse byggande av nya eller modernisering av äldre fartyg eller eljest finansiering av dylika byggnadsföretag, har kollegium ansett den sålunda avsedda anknytningen av den föreslagna sekundärkrediten till skeppshypotekskassan komma att befordra det med förslaget avsedda syftet, nämligen att främja förnyelse och modernisering av det svenska tonnaget. Emellertid torde detta syfte även bära uttryckligen angivas såsom förutsättning för erhållande av sekundärlån.

Kommerskollegium har funnit ett belopp av 2.5 miljoner kronor till en början vara tillfyllest för nu ifrågavarande ändamål. I fråga om den ränta,

som skulle erläggas å sekundärlån, har kommerskollegium föreslagit, att räntesatsen icke skulle understiga vare sig räntan å det för vederbörande fartyg beviljade lånet från skeppshypotekskassan eller medelräntan för statens upplåning mot obligationer under det budgetår, som närmast föregått det, varunder lånet beviljats, med tillägg av en halv procent. Mot detta förslag har erinran framställts av statskontoret, som för sin del föreslagit, att räntan måtte fastställas av Kungl. Maj:t och riksdagen. Den därvid bestämde räntefoten borde enligt statskontorets mening bliva avgörande för frågan, i vad mån lånemedel och andra statsinkomster böra investeras i den ifrågasatta fonden.

Jag biträder kommerskollegii förslag i fråga om storleken av den avsedda fonden och förvaltningen av denna. Räntefoten för sekundärlån synes mig lämpligen böra fastställas till $4\frac{1}{2}$ procent. Jag förordar, att det erforderliga kapitalbehovet, 2.5 miljoner kronor, tillgodoses genom överförande av motsvarande belopp från rederilånefonden, som därigenom minskas med samma belopp.

Det av kommerskollegium avgivna förslaget till författning rörande sekundärlåneverksamhetens organisation har underkastats granskning och omarbetning inom handelsdepartementet. Det sålunda omarbetade förslaget till kungörelse angående statens sekundärlånefond för rederinäringen torde få såsom bilaga A fogas vid statsrådsprotokollet. Beträffande detaljbestämmelserna i författningsförslaget ber jag få framhålla följande.

1 §.

I denna paragraf föreskrives, att statens sekundärlånefond för rederinäringen skall hava till ändamål att lämna lån mot inteckning i fartyg, som är avsett att huvudsakligen nyttjas i fart mellan Sverige och utlandet eller mellan orter i utlandet och som är belånat i Svenska skeppshypotekskassan.

2 §.

Denna paragraf stadgar, att fonden skall förvaltas av riksgäldskontoret, som har att utbetala för lånerörelsen erforderliga medel.

3 §.

I denna paragraf meddelas bestämmelser om lånerörelsens handhavande m. m.

Lånerörelsen skall för statens räkning handhavas av en nämnd, vars ledamöter och suppleanter skola utgöras av ledamöterna och suppleanterna i styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan. Nämndens räkenskaper och förvaltning skola granskas av skeppshypotekskassans revisorer.

I fråga om lånerörelsens bedrivande samt nämndens och revisorerernas skyldigheter och befogenheter ävensom deras ansvarighet för skada, som tillskyndas fonden, har avsetts att stadgandena i förordningen angående

Svenska skeppshypotekskassan och i reglementet för kassan i allmänhet skola äga motsvarande tillämpning. Härvid är emellertid att iakttaga bland annat följande.

I anslutning till vad i det föregående anförts har det syntts böra uttryckligen angivas, att sekundärlån får lämnas endast för nybyggnad eller modernisering av fartyg.

Enligt nu gällande bestämmelser för lån från skeppshypotekskassan är återbetalningstiden för lån från kassan fastställd till högst tio år. Sekundärlånens löptid har ansetts böra begränsas till högst åtta år, därvid dock skall iakttagas, att lånet skall vara återbetalat innan det från skeppshypotekskassan utlämnade lånet slutamorterats.

Lån från skeppshypotekskassan må icke beviljas till högre belopp än femtio procent av det värde, till vilket fartyget av kassans styrelse uppskattats. Till minst det belopp, till vilket lån beviljats, skall finnas säkerhet av inteckning eller inteckningar i fartyget liggande inom femtio procent av fartygets värde. Med hänsyn till den sålunda för kassan gällande belåningsgränsen synes sekundärlån icke böra få beviljas till högre belopp, än som motsvarar tjugo procent av fartygets värde. Inteckningssäkerheten — vilken, där särskilda omständigheter därtill föranleda, bör stärkas med annan pant eller borgen — föreslås i enlighet härmed skola ligga inom sjuttio procent av angivna värde.

4 §.

I denna paragraf stadgas, att å lyftat lånebelopp skall gäldas ränta från lyftningsdagen efter 4 $\frac{1}{2}$ procent. Därest till betalning förfallet kapitalbelopp icke inom åtta dagar efter förfalldagen guldits, skall låntagaren emellertid å det förfallna beloppet erlægga ränta efter 6 procent till dess betalning sker.

5 §.

Denna paragraf upptager bestämmelser om fonden tillhöriga medel, som ej erfordras i lånerörelsen, samt om nämndens redovisningsskyldighet till riksgäldskontoret med avseende å influtna räntor.

6 §.

I denna paragraf stadgas, att Konungen må meddela bestämmelser om ersättning för kostnader, som av lånerörelsen må föranledas, ävensom de ytterligare föreskrifter rörande rörelsen, som må erfordras.

Kommerskollegii förslag om ändrad lydelse av § 10 förordningen angående Svenska skeppshypotekskassan — vilket förslag av kassans styrelse lämnats utan erinran — innebär befogenhet för styrelsen att beträffande lån

för fartyg, för vilket sekundärlån beviljats, medgiva utsträckning av tiden för amorteringen av lånet från kassan till högst tolv år. Det av kollegium i ämnet utarbetade författningsförslaget, mot vilket jag ej har någon annan erinran, än att tiden för förordningens ikraftträdande torde böra fastställas till samma dag som kungörelsen angående statens sekundärlånefond för rederinäringen eller den 1 juli 1936, läser böra underställas riksdagen. Förslaget torde få såsom bilaga B fogas vid statsrådsprotokollet.

Såsom redan nämnts, har kommerskollegium även framlagt förslag till *lag angående förbud mot förvärv från utlandet av äldre fartyg m. m.* Jag anhåller att senare denna dag få anmäla detta lagförslag, varöver lagrådets utlåtande torde böra inhämtas.

Departementschefens hemställan.

Under åberopande av vad sålunda anförts och under framhållande av att proposition i ärendet jämlikt § 54 riksdagsordningen synes kunna avlåtas utan hinder av att den för propositioners avlåtande i allmänhet stadgade tid gått till ända, får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

dels medgiva, att för lån från rederilånefonden må, då särskilda omständigheter därtill föranleda, beviljas utsträckning av lånetiden på sådant sätt, att lånet skall vara till fullo återbetalat, då lånet avser anskaffande av nytt fartyg, vid utgången av tolfte året och eljest vid utgången av tionde året från första lyftningsdagen,

dels medgiva, att under tiden till och med den 30 juni 1938 må från rederilånefonden på i huvudsak av mig förordade villkor utlämnas stödlån till rederiföretag till ett sammanlagt belopp av högst 7.5 miljoner kronor,

dels besluta, att från och med den 1 juli 1936 en särskild lånefond, benämnd statens sekundärlånefond för rederinäringen, skall inrättas, samt att till denna fond skall från rederilånefonden överföras ett belopp av 2.5 miljoner kronor,

dels förklara att i fråga om statens sekundärlånefond för rederinäringen skola gälla de bestämmelser, vilka finnas intagna i det vid statsrådsprotokollet fogade förslaget till kungörelse i ämnet,

dels ock godkänna ändrad lydelse av § 10 förordningen angående Svenska skeppshypotekskassan i enlighet med det vid statsrådsprotokollet fogade förslaget till förordning i ämnet.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Einar Kördel.

Bilaga A.

Förslag
till
Kungörelse
angående statens sekundärlånefond för rederinäringen.

Häri genom förordnas som följer:

1 §.

Statens sekundärlånefond för rederinäringen har till ändamål att i enlighet med bestämmelserna i denna kungörelse lämna lån mot säkerhet av in-teckning i fartyg, som är avsett att huvudsakligen nyttjas i fart mellan Sve-rige och utlandet eller mellan orter i utlandet och som är belånat i Svenska skeppshypotekskassan.

2 §.

Fonden förvaltas av riksgäldskontoret, som har att på anfordran utbeta-la för lånerörelsen erforderliga medel.

3 §.

Lånerörelsen handhaves för statens räkning av en nämnd, vars ledamö-ter och suppleanter skola utgöras av ledamöterna och suppleanterna i sty-relsen för Svenska skeppshypotekskassan. Nämndens förvaltning och rä-kenskaper granskas av skeppshypotekskassans revisorer.

I fråga om lånerörelsens bedrivande samt nämndens och revisorernas skyldigheter och befogenheter ävensom deras ansvarighet för skada, som tillskyndas fonden, skola stadgandena i förordningen angående Svenska skeppshypotekskassan och i reglementet för kassan äga motsvarande till-lämpning, dock med iakttagande av

att lån från fonden må lämnas endast för nybyggnad eller modernisering av fartyg;

att vid beviljande av lån från fonden återbetalningstiden må bestämmas till högst åtta år, under iakttagande av att lånet skall vara återbetalat innan det från skeppshypotekskassan utlämnade lånet slutamorterats;

att lån från fonden må beviljas till belopp, motsvarande högst tjugo pro-cent av fartygets värde, och att in-teckningssäkerheten, vilken, där omstän-digheterna därtill föranleda, bör stärkas med annan pant eller borgen, skall ligga inom sjuttio procent av nämnda värde;

att det i andra stycket av § 15 förordningen angående skeppshypotekskassan stadgade särskilda ansvar med anledning av förlust i följd av att fartyget upphört att vara svenskt ej skall gälla beträffande lån från fonden;

att vad om förvar och vård av för skeppshypotekskassans obligationslån pantskrivna värdehandlingar är stadgat skall gälla i fråga om förvaret och vården av de värdehandlingar, som utgöra säkerhet för lån från fonden;

att nämndens förvaltningsberättelse och revisorernas utlåtande däröver icke skola befordras till tryck; samt

att nämndens förvaltning och räkenskaper ej skola underställas granskning av skeppshypotekskassans låntagare.

4 §.

Å lyftat lånebelopp skall gäldas ränta från lyftningsdagen efter fyra och en halv procent, dock med skyldighet för låntagaren att, därest till betalning förfallet kapitalbelopp icke inom åtta dagar efter förfallodagen guldits, å det förfallna beloppet erlægga sex procent årlig ränta från förfallodagen, till dess betalning sker.

5 §.

Fonden tillhöriga medel, som av riksgäldskontoret utbetalats till nämnden, skola, i den mån de ej erfordras i lånerörelsen, återställas till riksgäldskontoret. De i rörelsen influtna räntemedlen, efter avdrag av vad som åtgått till täckande av med rörelsen förbundna kostnader, skola för varje kalenderår sist före utgången av nästföljande januari månad inbetalas till riksgäldskontoret. Av nämnden omhänderhavda medel, som tillhöra fonden, skola i avbidan på deras användande i rörelsen eller överlämnande till riksgäldskontoret hållas innestående å checkräkning i riksbanken eller å postgirokonto.

6 §.

Bestämmelser om ersättning för kostnader, som föranledas av fondens lånerörelse, ävensom de ytterligare föreskrifter angående rörelsen och vad därmed har samband, som må erfordras, meddelas av Konungen.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 juli 1936.

Förslag
till
Förordning
om ändrad lydelse av § 10 förordningen den 6 juni 1929
(nr 129) angående Svenska skeppshypotekskassan.

Härigenom förordnas, att § 10 förordningen den 6 juni 1929 angående Svenska skeppshypotekskassan skall erhålla följande ändrade lydelse:

§ 10.

Lån må beviljas på högst tio års återbetalningstid med skyldighet för låntagaren att under lånetiden gälda lånet enligt fastställd amorteringsplan. Har i enlighet med vad därom särskilt stadgats sekundärlån lämnats mot säkerhet av inteckning i fartyg, belånat i kassan, må styrelsen dock, efter prövning i varje särskilt fall, medgiva längre återbetalningstid, högst tolv år, för det av kassan beviljade lånet.

Då särskilda omständigheter därtill föranleda, äger styrelsen bevilja anstånd för högst ett år i sänder med fullgörandet av föreskriven amortering.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1936, men skall icke äga tillämpning beträffande dessförinnan från kassan beviljat lån.